MOTO SPRINT

24
€3,50



MXGP LETTONIA: HERLINGS È TORNATO!

11/17 giugno 2024 - Settimanale - Anno XLVIII - Fascicolo 2374

MERCATO 2025

Marquez "conquista" la Ducati ufficiale e spinge Martin all'Aprilia, con Bastianini verso la KTM: per la MotoGP sta per iniziare una nuova era, caratterizzata dal super team di Borgo Panigale, con il tentativo di Marc di riprendersi la corona, che appartiene al futuro compagno Bagnaia

LA RIVOLUZIONE

SBK MISANO: PAROLA A BAUTISTA E BULEGA



ENDURANCE: A SPA È DOPPIETTA ITALIANA





TOURIST TROPHY: DUNLOP DA RECORD





Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 46/2004) art.1, c.1, DCB Bologna PTE CONT. 7,00 Euro - CH CT 8,50 Chf

L'estate è alle porte parti sicuro con Federmoto



Federazione Motociclistica Italiana

#WeAreFMI 2024

Sali in sella, goditi il viaggio

La Federazione Motociclistica Italiana ti offre:

- *Assistenza stradale e coperture assicurative: traino in caso di guasto del veicolo, supporto in caso di perdita delle chiavi, spese di rifacimento documenti e tanti altri servizi.*
- *Traghetti: sconti sulle tratte delle maggiori compagnie di navigazione per raggiungere le isole e le città più belle del Mar Mediterraneo. Corsica Ferries, Grimaldi Lines e Ichnusa Lines sono pronte ad accoglierti sulle loro navi*

E per rilassarti

- *FedermotoTV - Una volta sceso dalla moto, scarica l'app e goditi tutto il meglio del motociclismo italiano. Registrati per guardare gare in diretta, video on demand e interviste esclusive.*
- *Motitalia - Leggi il mensile della FMI su app o su web. Scopri contenuti unici, articoli di approfondimento e news dedicate alla tua voglia di motociclismo.*

E non è tutto perché la Federmoto offre numerosi vantaggi ai propri tesserati: sconti su eventi - come il Motomondiale e il Mondiale Superbike - e prezzi vantaggiosi per il noleggio auto (Europcar) e Sharing (Enjoy e Cooltra). Tutte le info sono disponibili sul sito www.federmoto.it/elenco-vantaggi







Entra a far parte del mondo della Federazione Motociclistica Italiana, scegli il Moto Club più vicino a te per condividere il motociclismo che ami.

Scopri tutti i servizi, i vantaggi e le novità del Tesseramento 2024 su www.federmoto.it

di Federico Porrozzi — f.porrozzi@contieditore.it

INGORDIGIA ROSSA

La scelta di Marquez come compagno di Bagnaia mette la Ducati ancora più al centro della scena...



PRIMA Iannone-Dovizioso. Poi Lorenzo-Dovizioso. E poi ancora Bagnaia-Bastianini. Dal 2025 sarà Bagnaia-Marquez. Diciamoci la verità, in casa Ducati amano mettere il "pepe" sulla loro MotoGP. Ce li immaginiamo, Domenicali, Dall'Igna, Tardozzi e Grassilli, mentre discutono su chi buttare giù dalla torre tra Enea Bastianini, Jorge Martin e Marc Marquez. «*Siamo la Casa più invidiata, quella che monopolizza le vittorie, i podi e le sfide per il titolo mondiale da più di due anni. La stampa parla sempre di noi per manifesta superiorità. Ma nella lotta tra Pecco, Martin, Marc ed Enea manca un po' di brio. Manca il gusto di un duello epico, quello che ha sempre fatto la storia del Motomondiale: Agostini-Hailwood, Rainey-Schwantz, Rossi-Biaggi... quello che potrebbe farci diventare leggenda. Come possiamo fare per avere ancora di più i riflettori puntati addosso?*».



Basta mettere insieme, nello stesso box, due piloti agli antipodi. Da una parte un fenomeno trentunenne, uno dei magnifici della "vecchia generazione", otto titoli mondiali, una storia da film, un sorriso da Joker. Dall'altra il leader della nuova leva, 27 anni, padrone degli ultimi due anni, faccia pulita, uomo Ducati della prima ora.
È una mossa azzardata, quella di Borgo Panigale. Ma, proprio per questo, assolutamente rispettabile. Una scelta che però si porterà dietro il fardello pesante di tutte le possibili conseguenze del caso: la rottura di un equilibrio nel box, la messa in discussione di una leadership consolidata. Il ritorno, anche se virtuale, della vecchia sfida Marquez-Rossi (Bagnaia è uomo nato e cresciuto in VR46). Mica poco.
C'è anche un ulteriore aspetto da non sottovalutare: finora, in casa Ducati, la gestione dei piloti al box in situazioni potenzialmente esplosive non è mai stata un valore aggiunto. A Borgo Panigale servirà dimostrare di aver fatto tesoro delle vecchie "storie tese". Perché i riflettori puntati addosso innalzano certamente la percezione di sé sul palco, ma se troppo potenti le luci rischiano di dar fastidio agli occhi, compromettendo il monologo...

BUONA LETTURA!

CONTROCOPERTINA

di Mirco Melloni

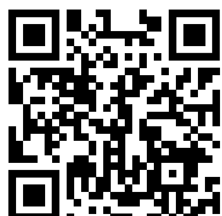


CON ANCORA negli occhi le immagini del Mugello, con oltre 150.000 spettatori in pista nel weekend caratterizzato dai trionfi della Ducati in versione Nazionale di Pecco Bagnaia, l'Italia torna al centro dell'attenzione come sede di gare mondiali. Soltanto nel prossimo fine settimana, infatti, ci saranno ben tre appuntamenti: la Superbike correrà a Misano – dove nello scorso fine settimana il proscenio è stato per Aprilia All Stars – la MXGP vivrà la grande classica di Maggiora, mentre il Trial iridato vivrà il GP Italia in Lombardia, in Valsassina. Nel fine settimana successivo, invece, sarà l'EnduroGP ad arricchire un mese di giugno in cui tutte le grandi specialità saranno di scena in Italia, con il GP nel piacentino a Bettole. L'auspicio è che su tutti i campi di gara ci sia, in proporzione, un bagno di folla in stile-MotoGP al Mugello.





MOTO SPRINT
MAXIPOSTER DEI CAMPIONI
SPESE DI SPEDIZIONE INCLUSE

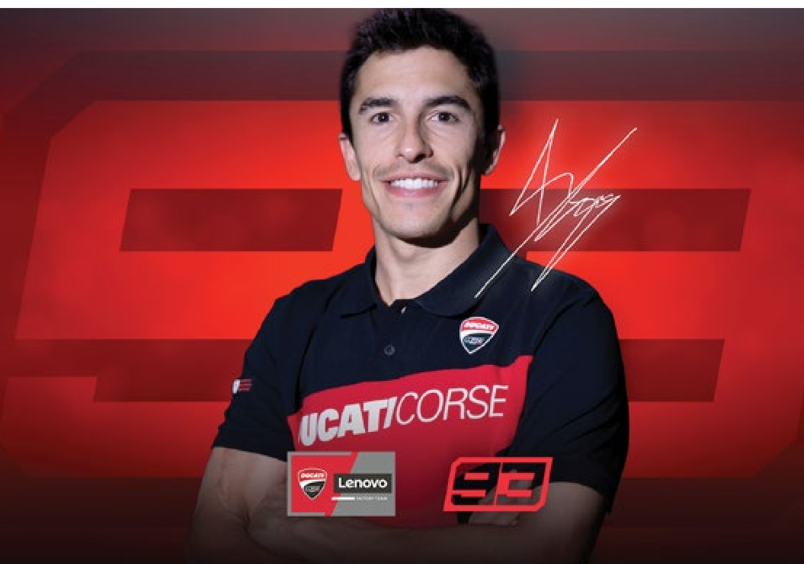


SOMMARIO

www.motosprint.it



Inquadrando il QR code
avrete tutti gli approfondimenti
sul nostro sito.
WWW.MOTOSPRINT.IT



6

RUBRICHE

IN PISTA

FUORISTRADA

24

A TU PER TU — NICOLÒ BULEGA



LA MIA RINASCITA

di Giammaria Rosati
Foto GP Agency

Con il titolo in Supersport e il grande inizio in Superbike mi sono tolto parecchi sassolini dalla scarpa e sono tornato a credere in me stesso. Il mio carattere, che mi spinge a non parlare con nessuno prima delle gare, mi fa sembrare uno "sborone", ma sono soltanto chiuso. Un successo a Misano, però, mi farebbe esultare in maniera esagerata



Nicolò Bulega, 24 anni, è alla prima stagione in Superbike. Nella sua carriera ha vinto il mondiale Junior (2015) e il titolo iridato Supersport, lo scorso anno con la Ducati.



34

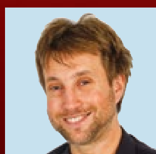
60



Nuovo team, nuovi colori, nuovi sponsor: il 2025 vedrà Marc Marquez in una veste differente.

Marquez si prende la Ducati ufficiale e "spinge" Martin all'Aprilia, con Bastianini verso l'orbita KTM: per la MotoGP sta per iniziare una nuova era, caratterizzata dal super team di Borgo Panigale e dal tentativo di Marc di riprendersi la corona, che oggi appartiene a Bagnaia

di Mirko Colombi – Foto Luca Gorini



IL LUNEDÌ post-GP Italia avrebbe dovuto fungere da tranquilla giornata di test dedicati allo sviluppo, ma la pioggia intermittente ha rischiato di far addormentare tecnici, piloti e addetti ai lavori. Ma anche con l'asciutto l'attenzione sarebbe stata più sul paddock che sul tracciato. Perché nel pomeriggio di lunedì è scoppiata una vera rivoluzione, due tuoni degni del volo degli Eurofighter del giorno precedente sopra la griglia di partenza. Proprio in quell'intenso frangente abbiamo istintivamente fissato lo sguardo di quattro protagonisti della gara tricolore: Jorge Martin, "comodo" in pole, Pecco Bagnaia, con la scomoda ma prontamente azzerata penalità "clown", Marc Marquez ed Enea Bastianini.

LA RIVOL



Tutti ducatisti, a partire dal madrileno Prima Pramac, sul terzo gradino del podio del GP, infilato sì dalla Bestia, in verità trafitto da un colpo decisivo fuori dalla pista. Firmato da un altro parimarca. Connazionale.

A sensazione, diremmo che il numero 89 già sapeva di dover rinunciare al sogno Lenovo Factory, lasciato al collega catalano. Gli occhi malinconici di Martin prevedevano o erano consapevoli dell'annuncio tenuto in serbo da Borgo Panigale: Marc Marquez farà coppia con Pecco Bagnaia nelle stagioni 2025 e 2026, aggiudicandosi la sella più ambita del lotto e tanto cercata dallo stesso Jorge. La notizia ha destato scalpore, non tanto per la "promozione" da indipendente a ufficiale dell'otto volte iridato, casomai perché smaccato ne esce, ancora una volta, Martinator, questa volta leader del Mondiale. La bocciatura di fine 2022, infatti, arrivò a suon di risultati negativi a fronte dei trionfi di Bastianini.

Martin avrebbe affiancato volentieri Pecco per il biennio 2023-24, condizione toccata – meritatamente - a Enea che, dal suo canto, ha appreso di dover fare la valigia fra pochi mesi. Il sorriso del romagnolo, malgrado il bellissimo

UZIONE

Pecco Bagnaia (1) e Marc Marquez (93) hanno già iniziato a duellare: a Portimao sono finiti entrambi a terra, a Jerez, qui accanto, il torinese ha vinto il GP.





risultato centrato al Mugello, era meno gaudente del solito, anche pensando al mercato.
Al contrario, felicissimo era il peggiore dei quattro ducatisti sopracitati al traguardo domenicale, Marc, il quale giovedì aveva rifiutato pubblicamente Pramac Racing, tornando al discorso del piano preciso messo in pratica. «*Satellite ero, satellite sarei rimasto. Ambisco ad altro*». Realmente, Gresini è Indipendente, infatti Marc guida una GP23, ma va bene così. Forse il trentunenne di Cervera aveva compreso come la struttura di Paolo Campinoti potesse essere destinata al passaggio da Desmosedici a Yamaha, e probabilmente Marc stesso era il cardine su cui portare avanti il discorso tra la squadra con base nei pressi di Siena e la Ducati.

BAGNAIA dovrà accogliere il più vincente – e scomodo – compagno di squadra. Che bega, direbbero da Borgo Panigale a Tavullia, due punti cardinali della vita di Pecco: ma sarà una bega? In realtà è già tale: durante i test di cui sopra, anche chi avrebbe preferito rimanere all'asciutto della sala stampa, ha accettato l'idea di "bagnarsi", scommettendo che ne valesse la pena. Tutti a cercare Mauro Grassilli, direttore sportivo della Rossa. Oppure alla caccia di Gigi Dall'Igna, ingegnere di riferimento e capo progetto MotoGP. Sarebbe andato bene anche Davide Tardozzi, team manager focoso e in totale gioia con il sorpasso di Enea su Martin. Niente da fare, introvabili, il contrario del gruppo unito in gioia del giorno precedente. La splendida manovra della quattro cilindri 23 sulla 89 alla Bucine avrebbe potuto (nell'opinione di alcuni) sancire la ripetizione della presente coppia Lenovo. Anziché prendere 20 punti, Jorge si è accontentato di 16 per mantenere la vetta della classifica, però ridotta nel gap a soltanto 18 lunghezze. Chi credeva nella permanenza di Bastianini in Ducati Factory, si è sbagliato.
Gaudente come non mai Marquez, giù dal podio ma rinato sulla GP23, ancora più felice pensando alla GP25: «*Lo posso confessare* – ha detto – *ho firmato alle 8 di lunedì mattina, tra telefonate, allenamento e altri impegni, la giornata è stata dura. Sono contento, avrò la moto più veloce del Mondo, la guiderò per due anni*». Esatto, accordo biennale e fiducia massima dai vertici: «*Il rapporto tra il sottoscritto e Dall'Igna è ottimo, ci siamo sempre detti in faccia ciò che pensavamo. Se sono qui è grazie a lui. Mi hanno comunicato la decisione domenica*». Nella fattispecie, il post-gara: «*Non*

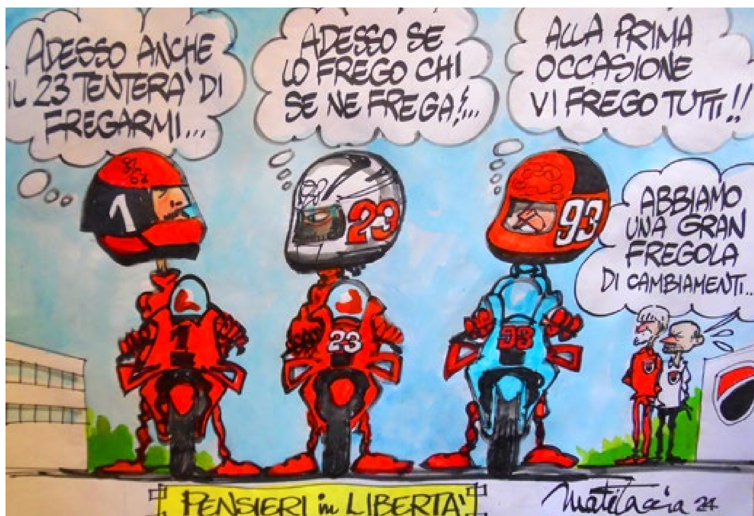
so se abbiano o meno parlato con *Jorge. Mi dispiace apprendere di un pilota sprovvisto della moto dei suoi sogni, ma così è lo sport, bisogna essere egoisti... Ci si dovrebbe muovere basandosi sui risultati, però gli ingegneri hanno visto la mia progressione sulla GP23. Questo ha il suo peso, oltre ad altri fattori*».

Uno di questi fattori risiede nel marketing? Probabile, però Gigi vuole il migliore, o meglio, colui che ritiene il migliore. E ora ce l'ha. Anzi, ce li ha.

Ma non ha deciso soltanto Dall'Igna, come ha confermato Marquez. «*Claudio Domenicali mi ha chiamato, congratulandosi anche da parte di Bagnaia. Si parla della nostra convivenza, rispondo che la guerra si fa in pista. Nel box deve regnare l'armonia*». Pensiero privo di grinze, eppure Dall'Igna sa bene che proprio qui risiederà l'ostacolo: «*A preoccuparmi non sarà l'eventuale competitività di Marc. Qualche pensiero lo nutro sull'atmosfera nel garage*». Impossibile dar torto al dg di Ducati Corse. Sarà il Dream Team («*La formazione Ducati migliore della storia*» descritta da Gigi) oppure l'incubo si cela dietro l'angolo?

METTIAMOCI nei panni dei diretti interessati: Bagnaia è numero 1 e padrone di casa (con tanto di gigantografia sulla facciata della fabbrica a Borgo Panigale), il riferimento del marchio, italiano al pari dell'azienda, capace di riportare il titolo dopo 15 anni, bissandolo. È la bandiera anche negli eventi extra settore. E sarà il più pagato del team, punto da non sottovalutare.

EFFETTO SERRA



MARC MARQUEZ

Avrò la moto per vincere



IL SORRISO beffardo è quello di sempre, le parole più o meno le stesse: «*L'anno prossimo correrò per il titolo*». Quindi, sa già che per il 2024 deve gettare la spugna? «*Lasciare la Honda è stato difficile, ma a me serviva una nuova sfida. Mi sono esposto a qualsiasi cosa, intraprendendo un piano inedito. Posso dire che, per ora, sta andando molto bene. Ma per lottare in pista occorrono armi alla pari. Io ne sono sprovvisto. Se fossi passato a un altro team satellite, cosa sarebbe cambiato? Avevamo fretta di stabilire il futuro, non c'era tempo, le multinazionali devono definire i prossimi budget*».

Marc ha svelato un dettaglio legato a Dall'Igna: «*Se Gigi fosse uscito dalla Ducati, avrei tenuto conto di fattori differenti*». Poi è tornato sul presente: «*In verità, sto lavorando per vincere questo Mondiale. A Le Mans e Barcellona mi sono salvato all'ultimo minuto come ha fatto il Real Madrid, ma non ci si può salvare per tutta la stagione. In Gresini dobbiamo perfezionare i dettagli*». Le parole su Jorge Martin sembrano sincere: «*Non credo che verrà escluso dalla possibilità di vincere il titolo. Conosco Dall'Igna e il gruppo di lavoro, sono onesti*». Infine, il pensiero a se stesso: «*Prima del nono alloro* – con cui aggancerebbe Valentino Rossi – *devo tornare alla vittoria*».

GIGI DALL'IGNA

Le corse non sono danza classica, ma l'atmosfera non sarà semplice...



GIGI DALL'IGNA è partito da uno dei tanti punti caldi: «*Il rischio di perdere Pramac è reale, e noi ne saremmo dispiaciuti. Il problema c'è, stiamo valutando il da farsi*». Invece, sul già fatto ha confidato: «*Relativamente a Marc, abbiamo deciso domenica sera nel post-gara del Mugello. Siamo convinti che Marquez farà la differenza. Lui e Pecco potranno giocarsi il titolo*». Attenzione alla citazione di colui che coniò il termine "barbetta", diventato un cult del paddock: «*Max Biaggi diceva che le gare di moto non sono danza classica, ecco perché avere due punte in squadra è la cosa migliore*». L'accenno è a Jorge Martin: «*Avrà garantito il massimo supporto tecnico e umano. Noi facciamo sport, nessuno può dire che ai nostri team e ai piloti assistiti manchi qualcosa. Volevamo tenere Jorge, Enea Bastianini e Marquez, è stato impossibile*». Su Enea, il pensiero: «*Dispiace, ha avuto sfortuna*». E su Bagnaia: «*Pecco non dovrà dimostrare niente, infatti abbiamo firmato con lui a precedere la partenza del Mondiale*».

HA POTUTO, anzi, ha dovuto dire la sua, poiché diretto fautore dell'affare Lenovo Ducati-Marc Marquez. Dall'Igna, malgrado la soddisfazione, non nasconde la preoccupazione: «*Mi riferisco ad atmosfera ed equilibrio all'interno del box*». Attualmente sono invidiabili, con Enea Bastianini "a spalleggiare" Pecco Bagnaia: «*Il clima di oggi è meraviglioso, ma per l'anno prossimo la gestione sportiva potrebbe risultare più complicata*». L'ingegnere ha celato i dubbi in merito alla scelta compiuta: «*Il marketing c'entra poco. Chiaro, con Marc aumenterà la visibilità della squadra, tuttavia lo abbiamo preso per un motivo: vogliamo due piloti in grado di vincere il Mondiale. Avremo il miglior team di tutta la storia Ducati*». Parole pesanti, indelebili, da ricordare: «*C'è chi ama e chi odia Marquez, lui è divisivo. Invece, Bagnaia rappresenta la nostra bandiera, non ha più nulla da dimostrare. Optare per Marc ha, da parte mia, connotazioni puramente sportive. Con loro godremo di maggiori chances iridate*». Il riferimento tecnico della MotoGP ha svelato un dettaglio importante: «*Ci siamo accordati soltanto dopo la gara domenicale del Mugello, in serata. Pensiamo davvero che Marc possa fare la differenza a bordo della Desmosedici*».

Marc è l'uomo-immagine della MotoGP, l'anti-Valentino Rossi, il "nemico", l'acrobata, il resuscitato, il detentore del maggior pacchetto di trofei, il catalizzatore di obiettivi, telecamere e taccuini. Dall'Igna è il genio della tecnica, detta legge poiché dotato del tocco di Re Mida. Domenicali aveva intrapreso la politica dei giovani, fondata sull'acquisizione di talenti da inserire in Pramac (e VR46), poi da far salire nella compagine factory. E ha avuto ragione. Avuto, esatto. L'avrà ancora?

PECCO si ritrova a dare il benvenuto a uno dei rivali più acerrimi del suo mentore Valentino. Capita che il nove volte iridato entri bel box rosso per incontrare Pecco: immaginate se dovesse incrociare Marc. Marquez avrà 32 anni nel febbraio venturo, e la sua avventura nel Mondiale diventerà "maggiorenne", poiché il 2025 sarà il 18° anno iridato. È reduce da tonfi, infortuni, cicatrici e sofferenza. Per lui arriverà l'occasione della vita? Qualcosa di simile. Si appresta a entrare in casa di Pecco, come lo farà? In punta di piedi o sbattendo la porta? Scordiamoci il muretto eretto dallo staff di Rossi a dividersi dall'angolo di Jorge Lorenzo in Yamaha nel 2008, perché Dall'Igna pretende che i dati di ciascuna Desmosedici siano condivisi a ogni equipaggiato Ducati. Gigi si sta giocando il tutto o niente, contando sulla reputazione dell'ingegnere innamorato del pensiero "la moto migliore al pilota migliore". Come se Pecco non lo fosse.
Domenicali ha dovuto ridimensionare, anzi ritirare, la politica giovanile: marketing al potere, magari no, ma chi lo va a dire ai manager Audi che Marquez era nell'orbita, poi è andato altrove? E quando Marc lo ha capito, ha messo alle strette Borgo Panigale,

Bagnaia ha vinto entrambi i GP in terra spagnola. A Jerez, qui accanto, ha preceduto Marquez, a Barcellona, sotto, ha battuto Martin.



sfidando i vertici a prenderlo. Con buona pace di Martin, più giovane di un lustro e in vetta al Mondiale, e con la possibilità di portare il numero 1 a un'altra azienda...
Si disegnavano scenari di Martin assieme a Pecco, dipingendoli "esplosivi", ma Bagnaia e Marc è un duo da polveriera, vediamo chi accenderà la miccia. Benzina sul fuoco potrebbe essere gettata anche da chi non ci sarà più: Martin, lo stesso Campinoti, indipendentemente dal cambio di Pramac da Desmosedici a M1.
Dall'Igna sostiene che con due purosangue aumentano le chance di titolazione: «*Entrambi possono vincere il Mondiale*». Chiaro, ma il Mondiale sarà assegnato a – eventualmente – soltanto uno dei due galli nel pollaio.
Ulteriore detonazione, l'annuncio di Martin in Aprilia. Come se il resto non bastasse. Gli addetti allo smontaggio di hospitality e strutture si sono soffermati un attimo: «*Addirittura, ossignore. Ma chi ha deciso tutto questo, sa che alla fine della stagione mancano ancora tredici tappe?*». Certo che è noto, però lo ha spiegato Marquez: «*Non c'è tempo da perdere*». Anche perché gli sponsor – come nel caso di Marc, che ha marchi personali concorrenti di partner del team ufficiale Ducati – devono pianificare e sapere chi avranno sotto contratto.

STANDO alle reazioni di lettori e appassionati, la Ducati ha creato un finimondo. Paragonabile all'ingresso di Rossi a Bologna e dintorni. Marc voleva la Ducati Factory, la Ducati Factory voleva Marc, reciproca intenzione rimandata di un anno, dopo l'addio del pilota alla Honda. Marquez ottenne l'ultimo successo a Misano nel 2021, approfittando della scivolata di Pecco mentre l'allora 63 era al comando. Marc comprese due cose fondamentali: con la RC213V era finita, per stare davanti serviva e serve una Desmosedici. Ottenuta, dovrà pensare al prosieguo della stagione 2024: Gresini lo perderà, se ne farà una ragione. Nadia Padovani aveva dichiarato di voler fare di tutto per tenerlo in squadra, ma non bastava. Enea e Martin correranno da separati in casa in Ducati: il riminese avrà una terza KTM ufficiale all'interno di un ulteriore pacchetto di piloti di alto profilo – con Brad Binder e Pedro Acosta, promosso nel team ufficiale due giorni prima del lunedì fatidico – mentre Martinator è stato accolto in Aprilia dall'amico Aleix Espargaró, dal quale erediterà la RS-GP.

RESTA ora da capire come sarà la corsa al titolo. Che interesse avrebbe la Ducati nella possibile cavalcata di Jorge in campionato? Impossibile ignorare la domanda. Se gli uomini Ducati ci giurassero che faranno il tifo (anche) per Martinator, con tutta la buona fede di cui disponiamo e l'ammirazione nei loro confronti, non avremmo la piena convinzione. Pensiero, probabilmente, condiviso dallo stesso Jorge. MS



QUEL MATRIMONIO IMPOSSIBILE

Niente Ducati per **Martin,** che sposa l'Aprilia

RIMANENDO nell'esercizio di interpretazione e immedesimazione, proviamo a entrare nei vestiti di Jorge Martin. Poche ora prima di condividere il video assieme a Massimo Rivola, lo spagnolo aveva ceduto la terza posizione in gara a Enea Bastianini, mantenendo però la vetta della classifica mondiale. Il madrileno Prima Pramac Racing, a seguito della disdetta 2023, crede nella missione titolo 2024, e fa bene: velocità e talento gli appartengono, con l'esperienza maturata attraverso errori fatali, la squadra c'è, tuttavia manca qualcosa. Quel qualcosa è la Ducati, malgrado Gigi Dall'Igna e lo staff promettano di sostenerlo appieno fino a Valencia. Ma al di là dell'aspetto tecnico, come può essere lo spirito di Martin nel correre per una Casa, sapendo però di aver firmato altrove? Il professionismo impone massima serietà e impegno al 100% del regime, oltretutto Jorge punta a fare la storia diventando il primo non ufficiale campione della MotoGP, però la faccenda Martinator-Ducati-Pramac-Aprilia non si può ignorare.

Scommettiamo su una felicità provata da Jorge nel futuro ingresso a Noale, ma qui mancano tredici trasferte d'annata, nelle quali può succedere qualunque cosa. Quanto sia eccellente la scelta del pilota nei confronti del marchio nero è indiscutibile: vera rivale della Desmosedici, la RS-GP costituisce un vanto tecnologico altrettanto di prim'ordine e connazionale alla Ducati. Andando in Aprilia, Martin come minimo cade in piedi, e potrebbe persino compiere un salto in alto. Nel frattempo dovrà espletare una pratica carica di ire provate e rospi ingoiati, nel titolo perso a Valencia, costrutto



Accantonato dalla Ducati che ha promosso Marquez, Martin ha scelto subito il progetto Aprilia: l'accordo con Rivola è arrivato in una notte.





di errori commessi di tappa in tappa. Quest'anno Martin ha l'occasione delle occasioni poi siamo certi che, una volta smessa la tuta Prima Pramac Racing con le scritte Ducati, metterà anima e corpo nella nuova avventura. Mancano però mesi, qualifiche, Sprint e Gran Premi ai test del Ricardo Tormo di novembre, assaggio al 2025. Ci chiediamo se Jorge otterrà dalla Ducati il nullaosta per provare la RS-GP, crediamo di sì (negli ultimi anni non ci sono stati ostacoli), ma forse è un discorso prematuro, magari fondato su quanto accadrà in pista. A Cheste, nel 2023 consumatosi a suo sfavore, ebbe parole pesanti: «*Mi ero portato tute nere e sprovviste di marchi*» facendo capire che, in caso di corona della classe regina conquistata, sarebbe passato al Lenovo Factory, spostando altrove – cioè Pramac – Bastianini.

CERTI dettagli vanno ricordati, poiché potrebbero offrire *déjà vu* tremendi. Sarà pur vero che da Borgo Panigale a Noale la strada sia ben collegata e provvista di servizi e assistenza, ma il percorso è lungo. Lo dirà la pista. Corteggiato dalla Honda con il budget HRC, Martin ha preferito rimanere in ambito tricolore. I soldi sono importanti, però la competitività assicurata e la considerazione sono più importanti del denaro. Massimo Rivola ha fatto un ottimo acquisto, vale il discorso medesimo per Jorge. Senza sbilanciarci eccessivamente, appare ovvio che il numero 89 figurerà da prima punta, nel rispetto di Maverick Viñales, anch'egli in chiacchiere con l'Ala Dorata, e dell'eventuale diverso compagno di box. Bastianini si trovava a mezzo passo dall'accordo, a precedere la virata verso

MASSIMO RIVOLA

Martin è il pezzo ideale per il nostro puzzle



MASSIMO Rivola sa muoversi. L'operazione di acquisizione di Jorge Martin è nata dal ritiro di Aleix Espargaró, grande amico del madrileno: «*A Barcellona il nostro capitano ha annunciato il ritiro* – ha detto il CEO di Aprilia Racing – *e l'affare ha cominciato a prendere forma. Onde evitare di avvantaggiare i rivali, abbiamo deciso di non compiere la prima mossa. Attenendo fino alla domenica sera del Mugello, è stato fatto tutto in grande velocità. L'accordo con Martin è stato realizzato grazie anche ad Aleix*». Rivola ha pure scherzato: «*Pensavo a Espargaró in qualità di mio assistente personale* (ride), *perché ha presentato a Jorge il nostro progetto nella stessa modalità in cui lo stesso Aleix lo sta vivendo. Il manager di Martin mi ha dato il via libera all'operazione e, nella notte tra domenica e lunedì, i legali hanno lavorato tutto il tempo per concretizzare l'accordo*».
Massimo ricorda l'ammontare della caratura del box nero: «*Oltre alla Ducati, soltanto noi abbiamo vinto Sprint e Gran Premi. Siamo gli unici ad aver battuto le Desmosedici. Ritengo che Jorge sia il pezzo giusto del puzzle che stiamo costruendo*». Rivola ha sottolineato il placet ricevuto da Michele Colaninno, presidente del Gruppo Piaggio di cui il marchio di Noale fa parte: «*Devo ringraziarlo, in primis. Sono stato io a chiamarlo, trovandolo piuttosto arrabbiato. Dovevamo trovare un pilota altrettanto arrabbiato e motivato. Lo abbiamo trovato*».

I DETTAGLI delle firme hanno sfaccettature interpretabili: «*Il pluriennale è una prassi comune oggi, ma fa un effetto decisamente maggiore. Siamo i primi ad aver annunciato l'acquisto relativo alla stagione 2025, sono felicissimo*». Il madrileno farà coppia con un altro spagnolo? Se Espargaró passerà alla Honda nel ruolo di tester, cosa farà Maverick Viñales? Ancora il CEO: «*Se rimane, il ruolo di capitano è suo. Bisogna vedere quali saranno le intenzioni per la sua carriera. Penso che la coppia Martin-Viñales possa funzionare. Comunque ho parlato anche con Enea Bastianini, vedremo. Maverick ha portato la RS-GP in alto, mostrando una guida diversa rispetto ad Aleix. Vediamo cosa farà. Per quanto riguarda Martin, dovrà meritarsi i galloni del capitano in pista*».
Massimo ha fatto poi un cenno a Trackhouse, formazione satellite che guarda al futuro: «*Io e Davide Brivio conveniamo su un fatto: prendere i quattro piloti migliori possibili, e vale lo stesso per i tecnici. La squadra ha davanti a sé un meraviglioso avvenire*».

Sopra Aleix Espargaró (41), Jorge Martin (89) e Marc Marquez (93). A destra, Pecco Bagnaia, Martin e Maverick Viñales. Il quale, se non dovesse cedere al "richiamo" Honda, accoglierebbe Jorge nel box Aprilia come compagno di squadra.





APRILIA-MARTIN POSSIBILE CRACK
Corteggiato dalla Honda, Jorge ha preferito rimanere in ambito tricolore. I soldi sono importanti, però la competitività assicurata e la considerazione contano più del denaro. Rivola ha fatto un ottimo acquisto

KTM e Tech 3 offerta da Carlo Pernat. Il manager genovese, abile stratega, fa tattica? Può darsi, Albert Valera e Martin assolutamente no. Dalle parti di Andorra, guardiamo Pedro Acosta, si bada al sodo. Niente Ducati ufficiale per Martin? Ne prendiamo (ancora) atto, quindi ecco una bella Aprilia Factory, ambiente nuovo e tutto da scoprire, che si rivelerà entusiasta di averlo nel reparto corse e in squadra. Jorge si legherà a una fabbrica, condizione mai avuta in MotoGP. Il Pramac Racing, eccellente, paga le Desmosedici, ma non ne indirizza lo sviluppo. Certo, i piloti possono chiedere qualcosa, alcuni particolari e dettagli sono "aperti", anche se il modello è base di quanto approntato per la formazione Lenovo e relativi ufficiali. Sulla RS-GP sarà questione differente, da vivere: no, tralasciamo questo particolare, invece quest'altro lo vorrei così. Mica poco.

IMMAGINIAMO che, per una serie di fattori, il Mondiale vada allo spagnolo. I fattori sono spiegati dalla leadership a oggi detenuta e dagli – altrui – imprevisti. Le corse sono strane, imprevedibili, può succedere di tutto, senza ovviamente augurare il peggio ai rivali di Martin. Poniamo che Jorge riesca ad allungare, privando della possibilità di replica Pecco Bagnaia, Marc Marquez e il resto della griglia. Qualora vincesse il campionato del Mondo classe MotoGP edizione 2024, l'esplosivo nativo della Capitale di Spagna toglierebbe dai propri stivali una montagna di sassolini e andrebbe a strappare il numero 1 a Bagnaia, portandolo in Aprilia. Anche per questo è pericolosissimo annunciare così presto spostamenti e cambi di casacca, quando in lizza c'è ancora tutto da assegnare.
Comunque vada, la Ducati ha perso un talento meritevole di sella ufficiale, mai concessagli. Peggio ancora per Borgo Panigale sarebbe se Martin ne uscisse da titolato in questione. Comunque vada, l'Aprilia ne uscirà vincitrice, grazie a una scelta che è tutto fuorché seconda o di rincalzo. Se poi, questa eccellente e azzeccata scelta entrasse nella sede veneta appartenente al Gruppo Piaggio con il numero 1, ancora meglio per Noale. La foto scattata nel camion parcheggiato nel paddock del Mugello lascerà spazio ai denti bianchi di Martin, tenuti nascosti da un'espressione contenta ma ancora disorientata. MS



HONDA, UN DUELLO INATTESO

Zarco e **Viñales** in corsa per il team ufficiale mentre la BMW studia...

HA ADDOSSO la responsabilità di figurare da chiave del mercato, senza però rendersene conto. Takaaki Nakagami, a dispetto dei pessimi risultati, è ancora un tassello capace di tenerne incollati altri, poiché occupa una sella che, se liberata, ne aprirebbe di conseguenza altre. Essendo l'unico giapponese iscritto alla MotoGP e nella necessità di schierare nella classe regina almeno un rappresentante nipponico, lo sponsor Asia Idemitsu ha puntato sui suoi servigi per anni, avvalendosi comunque di pieno impegno e professionalità, nonostante il trentaduenne di Chiba conti oggi sette stagioni da titolare, zero podi e prestazioni in evidente calo. Malgrado un quadro poco rassicurante, Taka è quasi sempre stato sicuro di mantenere il posto, tranne quando i vertici della Casa di Tokyo hanno proposto il salto di categoria ad Ai Ogura, connazionale nato nel 2001, tutt'ora protagonista in Moto2 e con la scritta HRC in bella mostra. Il portacolori MT Helmets-MSI ha ricevuto una sorta di ultimatum, per la serie «*Vai in MotoGP o tra noi è finita*» intimatogli dai vertici del marchio. Ciò lo farebbe

Johann Zarco (5) con il compagno di team Taka Nakagami (30). Il francese contende una sella ufficiale a Maverick Viñales, a sinistra.



subentrare proprio a Nakagami. Il solo pilota del Sol Levante, inserito nella parte sinistra della struttura LCR, è importante: se dovesse rimanere assieme a Ogura, allora Johann Zarco potrebbe essere promosso nella formazione factory, affiancando Luca Marini.

DOPO aver paventato il ritiro, al francese è arrivata l'occasione di correre la 8 Ore di Suzuka: tradotto, è sinonimo di volontà dell'Ala Dorata di mantenerlo nel gruppo. Se invece Nakagami dovesse lasciare, oltre alla possibile acquisizione di Ogura, Lucio Cecchinello rimarrebbe con Zarco. Ma non è tutto: diverse candidature rookie stanno attendendo le mosse di Nakagami e di Joan Mir. Pure il maiorchino non ne può più, bisogna effettivamente capire se voglia dire basta al team ufficiale Honda – che perderà la sponsorizzazione Repsol, attraendo Petronas – o, in generale, alle corse. In caso di spugna gettata a terra, Maverick Viñales potrebbe essere disposto all'ennesima sfida della carriera: dopo aver vinto GP assieme a Suzuki, Yamaha e Aprilia, la RC213V e il pacchetto economico offerto costituiscono interesse per Top Gun, risentito dalla non avvenuta anticipazione dello staff Aprilia dell'assalto decisivo a Jorge Martin. Uomini di Noale spiegano come Enea Bastianini abbia sì intavolato una fitta discussione nel futuro congiungimento alla RS-GP, precisando che la Bestia sia stata e rimanga una specie di terza, se non quarta scelta. Al primo posto, c'era Marc Marquez, sfuggito. Seconda posizione per Martinator, preso. Resta da capire chi sia il terzo: Miguel Oliveira mica si arrende: desidera la squadra nera, altrimenti Prima Pramac andrebbe più che bene, ma il portoghese lo sa del passaggio da Ducati a Yamaha? Non va dimenticata la stima di Rivola nei confronti di Marco Bezzecchi, che però difficilmente lascerà VR46 se il team di Tavullia disporrà finalmente di Ducati analoghe alle ufficiali.

RAUL FERNANDEZ prova in ogni modo a rimanere in Trackhouse, Joe Roberts e il passaporto americano piacciono a Justin Marks, da verificare anche la conferma di Davide Brivio. Attenzione a Sergio Garcia e Alonso Lopez: indipendentemente dal tipo di sella, cercano la massima categoria prototipale. Pramac e l'eventuale M1? No problem. Problemi in vista invece per Jack Miller, dopo l'investitura KTM Red Bull per Pedro Acosta. L'australiano crede ancora nel progetto RC16, perciò Tech 3 apre mezza porta; l'altra metà è aperta a Bastianini, come giurato da Carlo Pernat: «*Avrebbe una moto ufficiale, siamo in dirittura*». Strano sentire un manager in anticipo su firme e annunci, evidentemente il piano A non è andato in porto, il B nemmeno, resta il C. Detto di Bezzecchi, attenzione a Fabio Di Giannantonio, in scadenza con VR46, team destinato comunque a rimanere con Borgo Panigale. Con le GP25 a Tavullia, oltre a Bezzecchi potrebbe esserci "Diggia", oppure Fermin Aldeguer, sotto contratto direttamente con la Ducati. Da qualche parte lo spagnolo dovrà essere collocato. Gresini? Per un debuttante sarebbe perfetto. Alex Marquez è oggetto del mistero: profondamente ridimensionato dal fratello maggiore, il catalano ha dalla sua un ottimo palmares, doti interessanti e sponsor disposti a foraggiarne almeno un paio di campionati. Rimarrà assieme a Nadia Padovani, o andrà in Pramac nell'inedita avventura griffata tre diapason? Riesce però difficile credere a un Marquez unito alla Yamaha… Eviterà di tornare con Iwata Franco Morbidelli, in contatto con Gresini e VR46: lui, con i tre diapason, ha già dato. In bilico tra speranza e uscita Augusto Fernandez, oscurato dal fenomeno Acosta. Ma dobbiamo tornare al punto iniziale: Nakagami "fa da tappo". Taka e Mir, scontenti della Honda, bloccano il mercato a chi, contrariamente, farebbe di tutto pur di essere presente nella prossima griglia 2025. Guardando più in là, avete visto Toprak Razgatlioglu in visita al Ranch di Valentino? Divertente l'allenamento su sterrato, belle foto e video curiosi. D'accordo. Il dato più importante è questo: la dirigenza BMW mica era a Tavullia in gita, e non c'entravano soltanto i test della Superbike a Misano. Ci sarebbe stata una discussione sul 2027, lo sbarco nella serie con modello costruito ad hoc, la partnership con Rossi e… l'arrivo del turco numero 54. MS



FANTASIA AL POTERE



Viaggio nella struttura leader del Mondiale piloti durante l'intenso GP di casa, tra tensioni, obiettivi e un ambiente sempre familiare. Merito anche della creatività che emerge in ogni aspetto

Jorge Martin (89) impegnato al Mugello, nel weekend che lo ha visto sul podio e che vi raccontiamo in questo servizio "da dentro".

di Mirko Colombi
Foto Luca Gorini



SCARPERIA – Parola d'ordine "fantasia", possibilmente a braccetto con la creatività. Sono gli elementi fondamentali a costituire il Prima Pramac Racing, formazione storicamente legata alla Ducati, riferimento della MotoGP. L'ospitalità offertaci durante il GP Italia ci ha fatto ulteriormente capire quanto importante fosse la tappa di casa per il team toscano, e i perché e per come del titolo a squadre 2023 vinto e della presente leadership tra i piloti.



TUTTI INSIEME
Nel team si vive il weekend come in una famiglia: è una struttura formata da solidarietà e passione, oltre che da idee condivise

GIOVEDÌ ESTROSO, COME LA LIVREA

Nella trasferta catalana del Montmeló, moto e box godevano di una livrea ad hoc, per compiaciute stilizzazioni di Jorge Martin, Franco Morbidelli e dello staff capitanato da Gino Borsoi. Il rinnovo annunciato con lo sponsor Prima Assicurazioni, partnership nata nel 2022 e foriera di prestigiosi risultati, è prolungata a tutto il 2027, per somma gioia e voglia di ottenere anche di più. Tornato al Mugello con i colori classici sfoggiati da inizio stagione, il Prima Pramac è così raccontato dalla coordinatrice Lucia Gabani: «*Siamo la famiglia che scegli*» le si illuminano gli occhi. «*È una struttura formata da solidarietà e passione, oltre che da idee condivise. Pensate che, in occasione del GP di Barcellona, abbiamo consumato riunione su riunione per definire la colorazione delle GP24. Le caricature sono state realizzate da un artista, certo, ma ben guidato dalla nostra voglia di sorprendere. Considerando complimenti e visualizzazioni, crediamo di esserci riusciti*». Decisamente, senza tralasciare la grafica ufficiale d'annata, inconfondibile e, per certi versi, ardita. Come se rispecchiasse i temperamenti di Martin e Morbidelli. Nella hospitality, di fronte a bottiglie di vino rosso, giunge un commento: «*Bevi bene, mi raccomando* – era un addetto con marcato accento regionale – *magari un bel Chianti. Anzi, che sia un Chianti*». Ricordiamolo: la squadra, seppur caratterizzata da personale internazionale, ha base a Casole d'Elsa, feudo a mezz'ora da Siena. Da quelle parti il vino è un tema serio, al pari delle competizioni a due ruote.

VENERDÌ GUARDINGO MA PROMETTENTE

Mega muretto in stile Formula 1, Paolo Campinoti indaffarato con l'imponente gruppo di ospiti presente, lavoro alacre nel box, manovre in pista (già) al limite. L'intensità della mattinata è quasi raggirata dal *savoir faire* palesato da Gino Borsoi, ex corridore e manager esperto. Tra un turno mattutino in cui i tecnici Ducati, Michelin e Öhlins si interfacciano con Daniele Romagnoli (capotecnico di Martinator) e Massimo Branchini (al fianco di Morbidelli), i piloti alternano uscite ed entrate, nell'evidente gesto del canguro esibito da Jorge. «*Davanti salta tantissimo, non la sento in frenata*». E Franco: «*Quando apro, scivola dietro. Limitiamone l'effetto*». I crew chief di Martin e Morbidelli annotano, poi si dirigono verso i rispettivi computer. La "seconda" Desmosedici è pronta, entrambi la inforcano, attaccando il cronometro. Bene, ma nel pomeriggio



La professionalità e l'attenzione ai minimi particolari che si respirano al box fanno da contraltare all'atmosfera conviviale della hospitality, dove si vivono i momenti rilassanti del fine settimana di gare.





si comincia a fare sul serio. Qualche errore di guida arriva, però l'obiettivo Q2 puntato nelle Practice è subito realtà. Malgrado un lungo nella ghiaia, il leader del Mondiale è settimo. Al contrario, soltanto quattordicesimo il Morbido. «*Ma passerà anche lui al turno decisivo*» la promessa di un meccanico. E andrà come previsto.

SABATO, BICCHIERE MEZZO PIENO PER MARTIN

Si dice che Martin sia il miglior pilota del Mondo sul giro secco, possiamo confermare. Il madrileno stampa la pole position, mandando in festa il suo angolo di box, con la corrispondente soddisfazione portata da Morbidelli, entrato in Q2 e poi ottimo sesto. La breve gioia lascia spazio alla tensione esercitata dalla Sprint, della quale Jorge è assoluto specialista. Sta per aggiudicarsi il podio, quando il numero 89 si trova a terra all'ingresso della San Donato. Il podio è sfumato, primo "zero" nella Sprint per lo spagnolo, ma la squadra mantiene i nervi saldi, nelle parole di Borsoi: «*Le fatiche accusate all'anteriore si sono fatte sentire, Jorge non poteva effettuare sorpassi. È andata diversamente da come ci aspettavamo. Al tempo stesso elogiamo Morbidelli, autore di un eccellente quarto posto, a mezzo passo dalla medaglia*». Finita l'azione, continuano incessanti interviste e immagini TV, a puntare uno dei team candidati alla vittoria domenicale.

DOMENICA RESILIENTE E DA LEADERSHIP MANTENUTA

Per scattare una foto assieme a Campinoti, serve farsi largo. Paolo è il personaggio più cercato della Pit Walk Parade, ma trova il tempo per lo scatto domenicale. A proposito di scatto, Martin tenta l'holeshot, ovvero, la conquista della prima posizione dopo lo start e l'inserimento della San Donato. Tentativo mancato di poco, in una gara da protagonista «*Sul terreno peggiore per noi*» precisa Borsoi, dotato di occhiali da Sole, cuffie radio e divisa sociale. L'abbraccio tra Borsoi e Campinoti, ammirato sulla griglia di partenza, illustra la portata del rapporto lavorativo e dell'invidiabile condizione d'amicizia tra i due professionisti.
Le Desmosedici 89 e 21 si fanno valere nel gruppo di vertice, sebbene sia Martinator a martellare, intenzionato a perfezionare uno score parziale di cinque successi. Lotta furibonda sul filo dei centesimi là davanti, interessanti duelli a ridosso della Top 5. Ci voltiamo a sinistra, vediamo Romagnoli in silenzio religioso, guardiamo a destra, troviamo Branchini altrettanto poco loquace. La concentrazione è massima, come il desiderio di portare a casa il massimo risultato. Martin ha nel mirino la piazza d'onore, combatte a denti serrati per farla sua, la perde in extremis alla Bucine, tagliando il traguardo conquistando almeno la coppa da terza posizione. Giunto al parco chiuso, il pilota ha l'espressione di chi avrebbe voluto mettersi tutti alle spalle. Ma qualcuno gli ricorda: «*Guarda che, grazie a 16 punti presi, sei ancora primo in classifica. Qui partivamo con un certo svantaggio, perciò hai e abbiamo fatto oltre l'immaginabile. Sei il leader del Mondiale, Jorge*». Lo spagnolo, abituato a cercare sempre la ragione in qualsiasi discorso, deve cederla al più esperto collega. E spunta un sorriso. MS

MAXIMO STUDIA PECCO



Come Bagnaia, anche Quiles vince al Mugello per il terzo anno di fila.
Prove incoraggianti per gli azzurri Pugliese, Boggio e Zanni, in attesa di Pini

di Nico Condorelli



IL TERZO appuntamento della Red Bull MotoGP Rookies Cup 2024 non ha tradito le attese, regalando spettacolo nella tre giorni che ha fatto da spalla al Circus del Motomondiale. I giovanissimi provenienti da ogni parte del pianeta hanno vissuto un'esperienza elettrizzante sullo storico tracciato toscano, tanto affascinante per le sfide epiche dei loro idoli quanto impegnativo per il suo layout.
A rendere la vigilia della tappa toscana ancora più interessante erano le statistiche: nell'intero 2023, a "causa" del cannibale Angel Piqueras, si erano registrati appena quattro vincitori, gli stessi delle prime due tappe dell'incerto 2024.
Nonostante il meteo ballerino del venerdì, i Rookies hanno avuto la fortuna di girare sempre sull'asciutto, anzi di beneficiare del Sole che ha fatto capolino proprio quando stavano per iniziare le qualifiche ufficiali. Alvaro Carpe ha monopolizzato la scena nelle tre sessioni della giornata, andando a centrare la sua prima pole position stagionale, unico pilota del lotto a scendere sotto il muro dei due minuti, ma con Rico Salmela e Maximo Quiles a marcarlo da vicino.
Dopo libere di tutto rispetto, i nostri Giulio Pugliese e Leonardo Zanni si attestavano rispettivamente in terza e quarta fila, con Dodò Boggio attardato alla ventitreesima casella dello schieramento.
Gara 5 ha visto il funambolico Salmela stendersi al primo giro, con i tre tenori spagnoli subito al comando delle operazioni. Mentre Pugliese manteneva la posizione e Boggio si avvicinava alla zona punti, era Zanni a sorprendere tutti infilandosi di prepotenza nel primo gruppo. Il romano è apparso in stato di grazia tuttavia, giunti a metà gara e mentre occupava la quinta posizione, è stato costretto al ritiro, tradito dal motore della sua KTM.
Al penultimo giro si è affacciato in vetta anche l'indonesiano Veda Pratama, ma è stato Quiles a infilare senza appello Carpe, involandosi sul traguardo, seppur con qualche serpentina di troppo, per non lasciare la scia a Brian Uriarte, battuto al fotofinish per soli quattro millesimi. Il sedicenne di Murcia ha messo così il suo sigillo personale al Mugello per il terzo anno consecutivo, come Pecco Bagnaia in MotoGP, con Pugliese unico azzurro a chiudere a punti, in ottava posizione.

A URIARTE e Carpe, la vittoria sfuggita di un soffio non è andata giù, e già nel parc fermé meditavano la rivincita al mattino successivo. Ad avere il dente più avvelenato di tutti, nonché un conto aperto con la sorte, era però Zanni. Alle 8.45 di domenica mattina i tredici giri di Gara 6 hanno aperto l'intenso programma della MotoGP. Al comando non si sono registrati fuggitivi e il gruppo







A sinistra, Maximo Quiles (28), qui accanto Valentin Perrone, Ruché Moodley e Giulio Pugliese, sopra Leonardo Zanni, in alto Dodò Boggio.

GRANDE EQUILIBRIO
Le prime sei gare stagionali hanno fatto registrare ben cinque vincitori differenti: Quiles è stato l'unico a ripetersi, successi singoli per Morelli, Carpe, Uriarte e Perrone

di testa non si è diviso, con i tre italiani a marciare compatti ai margini della Top 10. Al quarto passaggio, Zanni ha fatto segnare il giro più veloce, entrando tra i primi 10. In testa, si è fatto vedere anche il malese Hakim Danish, imitato ben presto da Salmela. Carpe ha tentato l'allungo a sorpresa nel penultimo giro, con Uriarte attendista. Il dramma (sfiorato) è stato dietro l'ultima curva: in una serpentina Quiles ha abbattuto Ruché Moodley a pochi metri dal traguardo. Il pilota è stato schivato dagli avversari, rimanendo fortunatamente illeso. L'argentino Valentin Perrone è stato il più lesto ad approfittare della situazione, conquistando la sua prima gara e convertendosi nel quinto vincitore stagionale. Uriarte, dopo la vittoria di Le Mans, ha bissato il secondo posto del giorno precedente e ha scavalcato Carpe in classifica per la piazza d'onore alle spalle di Quiles, quinto con penalità in vista di Assen per l'incidente con Moodley.

BOGGIO e Pugliese hanno chiuso la Top 10, meglio ancora ha fatto Zanni, al 7° posto e vicinissimo al podio, miglior risultato personale e di tutti i Talenti Azzurri in questo 2024. Un bilancio che risente dell'assenza per infortunio di Guido Pini, costretto a saltare anche la tappa – nel vero senso della parola – di casa. Il giovane toscano rientrerà in azione nella JuniorGP a Portimao, fra meno di 15 giorni. 

LE CLASSIFICHE

GARA 5
1) M. Quiles
2) B. Uriarte
3) A. Carpe
8) G. Pugliese
16) D. Boggio

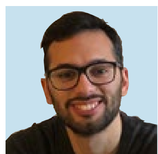
GARA 6
1) V. Perrone
2) B. Uriarte
3) A. Carpe
7) L. Zanni
9) D. Boggio
10) G. Pugliese

IN CAMPIONATO
1) M. Quiles - SPA - 110 p.
2) B. Uriarte - SPA - 102
3) A. Carpe - SPA - 97
9) G. Pugliese - ITA - 35
11) L. Zanni - ITA - 28
15) D. Boggio - ITA - 12

LA MIA

Con il titolo in Supersport e il grande inizio in Superbike mi sono tolto parecchi sassolini dalla scarpa e sono tornato a credere in me stesso. Il mio carattere, che mi spinge a non parlare con nessuno prima delle gare, mi fa sembrare uno "sborone", ma sono soltanto chiuso. Un successo a Misano, però, mi farebbe esultare in maniera esagerata

di Gianmaria Rosati
Foto GP Agency



MISANO – *«Se l'intervista si fosse tenuta nel weekend di gara, non avresti trovato un capello fuori posto, l'ordine è fondamentale in certi momenti».* Ci ha accolto così Nicolò Bulega nel suo ufficio all'interno del bilico Ducati-Aruba, dove entra in "modalità gara". Lo ha fatto durante i test di Misano, in preparazione di una gara speciale: giocherà in casa da protagonista della Superbike, dove ha vinto al debutto – soltanto in sette c'erano riusciti prima di lui, gli ultimi Max Biaggi e Alvaro Bautista – dimostrando di potersi sedere al tavolo con i big della categoria.

NICOLÒ, se tre anni fa ti avessero detto che saresti arrivato al tuo round di casa in lotta per il titolo Superbike, cosa avresti risposto?
«Ai tempi ero in Moto2, non pensavo alla SBK. Ma quando ho intrapreso il percorso in Supersport, mi sono innamorato di questo paddock, e l'obiettivo era la Superbike. Al mio arrivo qui ero molto in crisi, e sono contento del lavoro di questi anni: mi sono potuto togliere tanti sassolini dalla scarpa, e ho avuto modo di credere di più in me stesso, cosa che in Superbike mi sta aiutando. Sfidare alcuni ex piloti MotoGP è stato uno stimolo: volevo mostrare che anch'io posso fare bene. Ora però viene il difficile: confermarsi».
Sei stato portato molto in alto in fretta, ai tempi del "Mondialino", sei caduto, sei risalito: quanto sei orgoglioso per il tuo percorso?
«Sono molto orgoglioso. Questo bellissimo sport ha anche lati negativi, uno dei quali è il poco tempo a disposizione per dimostrare, e senza le giuste condizioni è difficile esprimersi al massimo, anche se si è forti. A me questo è successo in parte, ma una volta arrivato qui ho capito di avere la possibilità di dimostrare e di non avere più scuse. Mi sono risollevato, ed è una bella sensazione. Non esiste una medicina per svoltare da un giorno all'altro, ci vogliono anni e serve che tutto sia a posto. Devi avere la forza di reagire e cercare il lato positivo delle cose».
Qual è stata la tua principale virtù in questo inizio di stagione?
«La velocità, ma anche la spensieratezza.



Nicolò Bulega, 24 anni, è alla prima stagione in Superbike. Nella sua carriera ha vinto il mondiale Junior (2015) e il titolo iridato Supersport, lo scorso anno con la Ducati.

RINASCITA


MAGNETI MARELLI
KYT
CARRERA
FIAMM
DUCATI
riello ups
Lenovo
DAINESE
MONSTER ENERGY
STULZ
aruba.it
aruba

Sapere di non dover per forza vincere il Mondiale mi ha aiutato nelle fasi iniziali. La prima gara è stata bella, vincere subito mi ha regalato una massiccia dose di fiducia».

Eppure dopo il successo di Gara 1 in Australia sembravi reduce dai test, tanto eri tranquillo.

«Non sono molto emotivo. Vedo altri piloti che esultano per una vittoria come se avessero conquistato 10 titoli di Formula 1 in una giornata, io non ce la faccio. Caratterialmente sono un po' chiuso: ovviamente è stato il giorno più bello della mia vita, ma non lo faccio trasparire. Quando a casa ho rivisto la gara, ho reagito in modo simile, forse non mi ero ancora reso conto di aver vinto all'esordio in Superbike, essendo stato tra l'altro l'unico a farlo da campione in carica della Supersport».

Anche la griglia la vivi a modo tuo, restando tutto il tempo con il casco addosso.

«In quei momenti odio parlare con la gente, quelli che ti vengono a salutare o cose del genere mi danno fastidio. Una volta che infilo tuta e casco, non saluto nemmeno la mia morosa. Quando arrivo al box le uniche persone con cui voglio parlare sono il capotecnico e il telemetrista. In quei momenti penso a cosa devo fare e sono concentrato».

SEI SBARCATO in SBK insieme al tuo capotecnico della Supersport, Tommaso Raponi. Quanto è stato importante portarlo con te?

«Io e Tommy ci conosciamo da tanto, c'è molta fiducia reciproca, non soltanto a livello tecnico. Quando mi serve qualcosa mi affido a lui. C'è un rapporto che va oltre il lavoro, ed è molto importante, dato che avere una persona di fiducia in un mondo un po' di sciacalli come questo ti può regalare un pizzico di serenità in più».



Bulega ha debuttato in SBK vincendo Gara 1 a Phillip Island. Nelle successive otto manche ha ottenuto altri tre podi e oggi è terzo nel Mondiale a -14 dalla vetta.

Cosa "ruberesti" ai tuoi attuali rivali?

«Tra i big ognuno ha il suo punto forte. Toprak Razgatlioglu frena in maniera incredibile ed è molto determinato: da lui forse prenderei la determinazione. Alvaro Bautista oltre a essere veloce ha un ottimo metodo di lavoro, che gli permette di arrivare al top anche quando non sembra potercela fare».

Come descriveresti Bautista come compagno di squadra?

«Abbiamo un buon rapporto. Il metodo di lavoro è simile, forse nasce dall'esperienza di entrambi nel paddock MotoGP. Ognuno fa il suo, senza disturbare l'altro. Mi sto trovando bene: sono uno che caratterialmente si fa i fatti suoi, e avere un compagno che fa lo stesso aiuta. Ci rispettiamo e viaggiamo parallelamente».

Nel 2025 potresti avere Andrea Iannone come compagno: come te lo immagini?

«Io con Alvaro sto bene, ma per come sono fatto credo che starei bene con chiunque. Non mi darebbe fastidio nessuno, perché mi concentro su me stesso. Nel biennio da solo in SSP stavo bene, dato che tutte le attenzioni del team erano su di me».

Sei uno che ci tiene alle attenzioni della squadra.

«Umanamente devi trovarti bene, i rapporti sono importanti. Se al box stai bene e hai le tue persone di fiducia, tutto va meglio».

Sei scaramantico?

«Sì, troppo. A volte diventa quasi un'ossessione. Gli stivali per esempio devono stare in un certo modo, oppure quando mi cambio devo sempre mettere tutto prima dal lato destro: guanti, stivali,





tuta. Quando vado in hotel sistemo i vestiti sempre nello stesso modo, con le grucce sempre nella stessa direzione, sono quasi malato. A volte mi dico "non sei normale", ma se non lo faccio non sto bene».

Hai iniziato a fare tutto questo dopo una vittoria?

«Nel periodo buio queste cose mi aiutavano a rimanere concentrato. Avere la percezione di aver fatto tutto bene è una forma di concentrazione, e quando vado in moto aiuta, come se avessi una cosa in meno a cui pensare».

C'è un mito su di te che vorresti sfatare? Qualcosa che la gente pensa e che, invece, non è vera.

«Sono molto chiuso caratterialmente, questo fa pensare alla gente che me la tiri, ma non è così. Diverse persone con cui ho legato me l'hanno confessato: mi reputavano un po' "sborone" prima di conoscermi, salvo poi cambiare idea e rivalutarmi. La realtà è che non mi apro facilmente: finché non si crea un certo rapporto non parlo molto, devo capire chi ho davanti, poi tutto viene più facile. Chi non mi conosce e mi vede da fuori mi reputa probabilmente sborone, ma se mi conoscesse capirebbe che sono soltanto chiuso».

È un punto in comune con il tuo amico Pecco Bagnaia?

«In realtà Pecco ha sempre qualcuno che gli chiede qualcosa, del resto è l'uomo del momento, quindi è normale che in certi momenti desideri farsi i fatti suoi, anche soltanto per mangiare la pizza con la fidanzata. Magari per tutto questo puoi sembrare uno che se la tira, ma non è così. Sui social vedo che la gente si accanisce, ma relativamente a questo i social sono da evitare».

ARRIVA Misano: qual è il ricordo più intenso del circuito di casa?

«L'anno scorso è stato bello, dato che ho fatto il record e ho vinto per la prima volta in un Mondiale a Misano. Ma ricordo con piacere anche gli anni in Moto3, dato che avevo tanti amici che mi venivano a vedere. Quando vinci però è sempre più bello».

Ti sei immaginato la prima vittoria in SBK a Misano?

«Ci ho pensato e sarebbe bello. Farei un gran casino, forse questa volta riuscirei ad aprirmi un po' di più...».

Correre in casa per te è più fonte di motivazione o di stress?

«Carica. C'è un po' di tensione in più perché ci tieni a fare bene, senti di non poter sbagliare, devi essere una macchina. A Misano sarebbe bello fare un bel risultato: anche senza vincere, sarebbe bello essere veloce, dato che dopotutto sono al primo anno in SBK».

Hai già pronto il casco speciale?

«Non l'ho fatto quest'anno. L'anno scorso era stato un motivo di distrazione in più».

Di recente hai sostenuto la prova pratica per la patente della moto: com'è andata?

«L'ho fatto a San Marino, dove vivo. La parte guidata, dove all'interno di un parcheggio devi fare questo e quello, è stata semplice, ma andare sulla strada non è banale: il problema non è stato guidare, ma tutto quello a cui devi stare attento. Mi hanno portato nel centro storico e non conoscevo benissimo la strada, così tra limiti che cambiavano di continuo e turisti che attraversavano è servita grande attenzione».

Difficoltà paradossali per chi viaggia a 300 orari.

«Non mi hanno fatto fare le impennate o gli stoppie... Sono andato ai 30 orari ricordandomi di fare cento cose in più rispetto a guidare la moto. Ero in tensione, anche perché avevo commesso l'errore di postare sui social le foto prima dell'esame, di conseguenza ho cominciato a pensare "pensa se mi bocciano che figura di m.... che faccio" (ride). Ero teso come al debutto in Australia, ma per fortuna è andata bene».



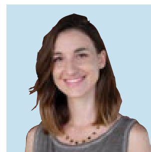
Il peso minimo, una griglia ancora più competitiva con l'ingresso di Bulega e Iannone, la forza di Razgatlioglu e della BMW: **il percorso verso il tris è complicato, ma è altrettanto divertente**, e sono già al comando. Non ho ancora deciso il mio futuro: prima, vorrei guidare la Ducati nel modo desiderato



Alvaro Bautista, 39 anni, è due volte detentore del titolo Superbike: lo spagnolo è alla quarta stagione con la Ducati Panigale V4 R, con cui ha vinto 61 delle 117 manche corse.

SI ALZA LA POSTA

di Serena Zunino
Foto GP Agency



VIGNATE – Compirà 40 anni il 21 novembre, eppure nonostante l'età che alza la media anagrafica in Superbike, Alvaro Bautista rimane il pilota da battere in pista. Dopo tre round è leader del campionato, forte anche della soluzione all'ostacolo del peso minimo, nuova regola destinata a condizionare soprattutto lui: il binomio Alvaro-Ducati è, al momento, più forte di tutto. Anche di Toprak Razgatlioglu, che appare rinvigorito dalla sfida BMW. Prima di tornare in pista in questo weekend per il round di Misano, lo spagnolo è stato ospite alla SMC Scuola Motociclismo, un progetto lodato dal tre volte (due in SBK) campione del Mondo: «*È bellissimo, perché è una scuola a cui possono iscriversi tutti, dal professionista all'amatore, e che ti insegna ad andare in moto con le più moderne tecniche di guida, con un metodo di allenamento personalizzato e soprattutto in modo sicuro, che è la cosa più importante*».

COME STA andando il tuo 2024?
«*L'inizio è stato un po' strano: in Australia le gare sono state caratterizzate dal cambio gomme, mentre ad Assen abbiamo trovato condizioni meteo un po' strane, con freddo e pioggia. Sono stati tre round diversi tra loro. Sinceramente sono molto sorpreso di essere primo in campionato: in inverno ho fatto fatica con l'infortunio* (rimediato nei test autunnali di Jerez, nde) *e il feeling con la moto non è ancora perfetto. Però abbiamo trovato qualche aiuto,*







in grado di farmi guidare la Ducati in modo simile all'anno scorso, ma non siamo ancora al 100%. Inoltre lo stesso livello in griglia si è alzato, sono arrivati piloti nuovi con tanta fame. È stato molto interessante. È stato un inizio di stagione un po' difficile ma sono contento per come sta andando».

Come state affrontando la regola del peso minimo?

«Chiaramente ho una moto più pesante perché io non posso prendere tanti chili, anche se in inverno un po' ci ho provato, ma alla fine se peso di più sono più lento nei movimenti e lo è anche la mia reazione. Se voglio essere al top della performance devo avere un determinato peso. Allora abbiamo dovuto aggiungere peso sulla moto, che è diventata più difficile da guidare in tutte le fasi: staccata, inserimento in curva, cambio di direzione, piega. Inoltre sono un pilota piccolo: già faticavo prima, ora il trend è accentuato. Però questa è la situazione e la stiamo affrontando».

Ti motiva il fatto di avere un compagno di squadra giovane come Nicolò Bulega?

«Certo, ma non tanto per l'età, bensì perché è forte. Essere giovani non è sinonimo di essere forti, guardate me! Sono vecchio e ancora vado forte, ed è sempre più bello. Anche Nicolò ha un talento bestiale ed è uno dei migliori piloti della Superbike. Già l'anno scorso avevo detto che sarebbe stato in lotta per il titolo, sapevo che avrei dovuto fare i conti con lui. Chiaramente il primo pilota che vuoi battere è il tuo compagno di squadra, e personalmente mi va molto bene che ci sia lui. E va bene anche per la squadra, sarà ancora più competitiva».

ANCHE l'arrivo di Andrea Iannone ha alzato il livello?

«Sì, lo ha alzato specialmente a livello di notorietà. Soprattutto in Italia Iannone è molto famoso, ha vinto in MotoGP ed è un pilota sempre forte. In pista sinceramente mi ha sorpreso: me l'aspettavo veloce, ma è anche piuttosto costante. Sulle piste che conosce è veloce, e quindi credo che a Misano potrà lottare per la vittoria. Sarà difficile da battere».

Ti ha sorpreso anche Razgatlioglu, oppure te l'aspettavi subito così incisivo con la BMW?

«Me l'aspettavo veloce, forse non fino a questo punto. Ma la BMW, almeno vista da fuori in questi ultimi anni, è una moto abbastanza buona. Non l'ho vista come la Honda o la Kawasaki, che in alcuni punti fa fatica. Chiaramente la moto da sola non vince, deve avere un buon pilota, e la BMW l'ha ingaggiato: Toprak ha dimostrato che la moto è pronta per vincere. Con i piloti che aveva prima, forse, non si vedeva il reale potenziale della moto. Quando metti insieme una moto buona e un pilota come Toprak, si ottiene un candidato per il titolo».

Il tuo primo grande rivale era stato Jonathan Rea, ora è il turco:



Alvaro Bautista precede Nicolò Bulega (11), Andrea Iannone e Toprak Razgatlioglu, pronti a insidiarlo anche a Misano. A sinistra, lo spagnolo all'evento SMC Scuola Motociclismo di Vignate.

chi è il più difficile da battere?
«Sono due piloti molto diversi, entrambi molto aggressivi. Quando sei impegnato nella bagarre Toprak va più al limite ma è anche più corretto: cerca sempre di superarti, cercando di fare meno danni possibili».

QUANTO è più complicato confermarsi quest'anno?
«Ogni volta è più difficile, specialmente oggi, con i cambiamenti che ci sono stati sia a livello regolamentare che tra i piloti. È una bella sfida, mi sento molto motivato perché percepisco che la difficoltà è maggiore. Vincere un titolo non è mai facile, ma l'anno scorso ero entrato in una dinamica in cui magari non vincevo facilmente, ma le cose mi venivano. Quest'anno sono tanti i piloti che possono vincere, e questo mi motiva di più: se l'anno scorso avevo margine, quest'anno non c'è».
Si corre a Misano: qual è il tuo ricordo più bello in Romagna?
«Ce ne sono tanti, ma il weekend dell'anno scorso mi è piaciuto moltissimo perché ho vinto le tre gare, firmando anche il record della pista e la pole position. Tra l'altro in quell'occasione guidavo la Ducati di colore giallo: ricordo la sorpresa di tutti quando sono uscito per percorrere il giro di allineamento per andare in griglia, vedevo lo stupore dei meccanici e delle persone delle squadre, si chiedevano chi fossi. Mi è piaciuto fare questa impressione».
A Misano eri salito sul podio anche in MotoGP.
«Il mio primo podio (terzo posto, nde) *nella classe regina, nel 2012, anche quello è un buon ricordo. Duellai con Andrea Dovizioso fino al traguardo, fui capace di precederlo, a casa sua. Fu un gran podio, con Jorge Lorenzo primo e Valentino Rossi secondo con la Ducati. Condividere il podio con due piloti del genere, in Italia, fu bellissimo. Poi con il fatto che c'era Valentino era pieno di tifosi, era da matti».*

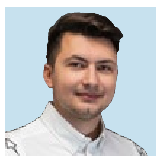
Guardando alla MotoGP attuale, chi pensi vincerà il titolo 2024?
«Chi prende più punti! Scherzi a parte, non lo so, mi piace molto quest'anno, è molto combattuta. Per adesso ho visto Jorge Martin molto più maturo, va forte e ha più sicurezza e confidenza. Credo che sarà difficile batterlo».
Cosa pensi delle mosse Ducati sul mercato piloti MotoGP?
«L'unica cosa che posso dire è che sono contento di non essere stato io a dover compiere quelle scelte! Gigi Dall'Igna è bravo e intelligente per prendere una decisione corretta».

ORA SEI TU a dover pensare al futuro: quando deciderai se continuare o ritirarti?
«Sinceramente non ho molta fretta. Il feeling con la moto non è ancora al massimo e mi piacerebbe prima arrivare a quel punto. Quando potrò dire che guido la moto come voglio, vedremo. Se resto qui è perché mi diverto e sento di poter essere competitivo. Quando arriverà il momento in cui mi diranno che dovrò decidere, vedremo, ma fino a quel momento sarò tranquillo».
Hai già pensato al post-carriera?
«No. Adesso ho soltanto la mentalità del pilota, non guardo oltre».
Sei un pilota tre volte iridato, ma sei anche papà di due bambine: in cosa ti somigliano?
«In alcune cose somigliano tanto a me, in altre alla mamma. Hanno caratteristiche di entrambi. Forse da me hanno preso lo spirito competitivo, ma poi sono diverse tra loro: la piccola non ha paura di niente, la grande è più timorosa, la piccola però è più delicata e si mette a piangere subito, l'altra è più forte».

CHI SARÀ LA REGINA?

Misano ospita la storica prima gara del nuovo WCR: la campionessa d'Italia Ponziani è pronta a sfidare le esperte iberiche Herrera, impegnata anche in MotoE, e Carrasco, l'unica donna capace di vincere un titolo mondiale battendo gli uomini. La stagione sarà su sei tappe e 12 manche

di Alessandro Di Moro
Foto GP Agency



DOPO una lunghissima pausa durata quasi due mesi, il mondiale Superbike è pronto a ripartire con il round italiano al Misano World Circuit Marco Simoncelli, per un fine settimana storico. Oltre a SBK, Supersport e Supersport 300, scendono in pista sul tracciato romagnolo anche le ragazze impegnate nel neonato Mondiale femminile denominato WorldWCR. Un appuntamento storico che, a giudicare dai risultati visti nei test ufficiali di Cremona, si prospetta decisamente incerto e competitivo, rappresentando anche e soprattutto un'importante vetrina per il movimento motociclistico femminile, in grande crescita negli ultimi anni.

Seppur schierate da team diversi, tutte le ragazze al via gareggiano con Yamaha R7 identiche tra loro dal punto di vista prestazionale: sono ben 18 i Paesi rappresentati, compresa ovviamente l'Italia, presente con Roberta Ponziani, campionessa in carica del CIV Femminile, al via con i colori del Team Motoxracing.

Sotto, le partecipanti al neonato Mondiale femminile. Qui accanto, Ana Carrasco (22) e Roberta Ponziani (96), le migliori nei test di Cremona.



LA VENTISETTENNE abruzzese si è messa immediatamente in mostra nei test, poiché ha lasciato Cremona con il secondo miglior tempo alle spalle della sola Ana Carrasco, dimostrando di poter essere una delle pretendenti al titolo: «*Rispetto alla Yamaha R3 che ho guidato fino allo scorso anno, con la R7 si avvertono di più peso e potenza, ma lo stile richiesto non è così diverso e mi sono sentita subito a mio agio*» ha detto Roberta. «*Sono soddisfatta delle sensazioni provate e credo di essere pronta per Misano: possiamo cominciare la stagione con un bel risultato*».

Il Paese più rappresentato è,





inevitabilmente, la Spagna, con addirittura sei portacolori. Spiccano Ana Carrasco e Maria Herrera, anche per i trascorsi nelle categorie iridate. La prima ha fatto la storia con il titolo mondiale della SSP 300 nel 2018, e con la moto del Team Evan Bros ha firmato il miglior crono nei test, la seconda si è aggiunta "last minute" alla serie tutta al femminile con il Team Forward, con cui gareggia anche nel mondiale MotoE.
Non è però possibile ignorare il potenziale delle connazionali Beatriz Neila Santos, vincitrice di quattro titoli europei femminili consecutivi, e Sara Sanchez, reduce da una buona stagione nella SSP 300 del CIV, in cui ha spesso tenuto testa ai migliori interpreti tricolori della categoria.

DALL'EUROPEO WEC arrivano numerose ragazze impegnate nel nuovo Mondiale, come l'israeliana Ran Yochay, la sudafricana Jessica Howden, l'austriaca Lena Kemmer e la cilena Isis Carreño, tutte talentuose e già in grado di mettersi in mostra. Ma non mancano nemmeno nomi più esotici, in arrivo dal panorama asiatico, come Chun Mei Liu, da Taiwan, e la giapponese Luna Hirano. A Misano, poi, si aggiunge una wild card italiana, Beatrice Barbera, oggi impegnata nell'Europeo.

IL MONDIALE si svilupperà su sei tappe con doppia manche. Dopo Misano, si correrà a Donington a metà luglio, a Portimao in agosto, a Cremona in settembre, fino alla doppietta Estoril-Jerez in ottobre. La penultima tappa sostituirà quella inizialmente prevista al Balaton Park.
Al termine di questo percorso, a fine stagione verrà incoronata la prima campionessa del Mondo femminile: chi sarà la nuova regina delle due ruote? 

IL CALENDARIO

15-16 giugno
Misano
13-14 luglio
Donington Park
10-11 agosto
Portimao
21-22 settembre
Cremona
12-13 ottobre
Estoril
19-20 ottobre
Jerez de la Frontera

ENTRY LIST

4 - Emily Bondi (Fra)
6 - Maria Herrera (Spa)
7 - Andrea Sibaja Moreno (Spa)
8 - Tayla Relph (Aus)
10 - Ran Yochay (Isr)
14 - Mallory Dobbs (Usa)
15 - Sara Varon (Col)
16 - Lucy Michel (Ger)
19 - Adela Ourednickova (Cze)
21 - Nicole Van Aswegen (Saf)
22 - Ana Carrasco (Spa)
28 - Ornella Ongaro (Fra)
29 - Mia Rusthen (Nor)
33 - Chun Mei Liu (Tpe)
34 - Alyssia Whitmore (Gbr)
35 - Lena Kemmer (Aut)
36 - Beatriz Neila Santos (Spa)
44 - Luna Hirano (Gia)
46 - Francisca Ruiz Vidal (Spa)
52 - Jessica Howden (Saf)
53 - Iryna Nadieieva (Ucr)
64 - Sara Sanchez (Spa)
83 - Astrid Madrigal (Mes)
94 - Beatrice Barbera (Ita)*
96 - Roberta Ponziani (Ita)
99 - Isis Carreño (Chl)
*wild card a Misano

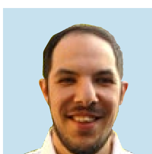

YART Yamaha (1) precede Yoshimura SERT Suzuki (12) nelle prime battute di Spa. Alle loro spalle ci sono Webike Kawasaki (11) e KM 99 Yamaha (99).



Italia padrona in **Belgio**

Niccolò Canepa e YART Yamaha bissano il successo dello scorso anno e riducono il distacco in campionato da Yoshimura SERT Suzuki. **Storica prima vittoria per l'Aprilia** di Aviobike by M2 Revo nella Superstock, dove sul podio sale anche Saltarelli

di Marco Pezzoni – Foto GP Agency

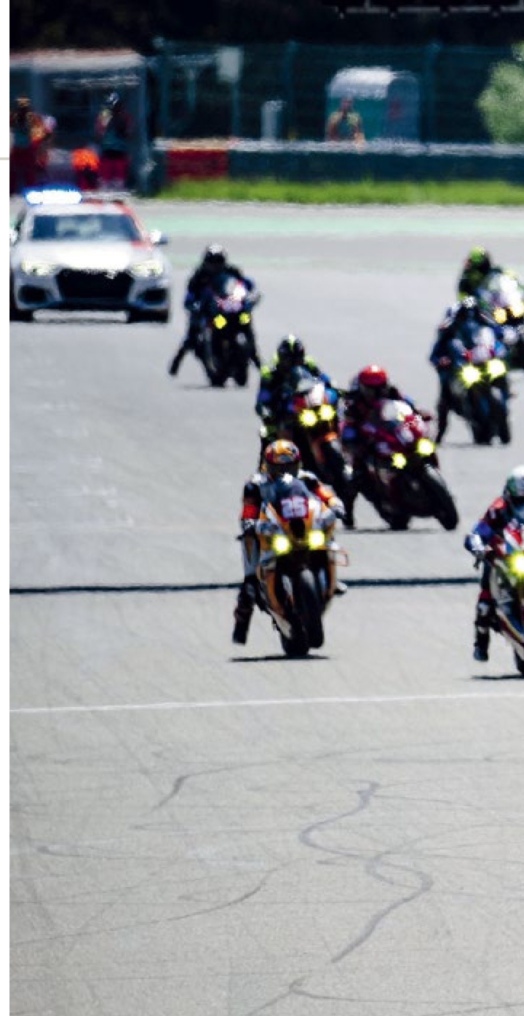


SPA FRANCORCHAMPS – Back to back in Spa. Esattamente come lo scorso anno, quando però la corsa era su 24 ore, YART Yamaha ha vinto sul mitico tracciato belga, riscattando l'errore di Karel Hanika che a Le Mans era costato la prima vittoria stagionale e la leadership del campionato edizione 2024. Ai campioni in carica è mancato soltanto il giro record della gara (fatto segnare da Alan Techer di FCC TSR Honda in 2'20"189) in un evento vissuto al comando in tutti i turni sia nelle libere (giro record ufficioso in 2'18"551) che nelle due sessioni di qualifica, fino alla gara sempre comandata a eccezione dei primi giri, con la bagarre a tre con BMW e Yoshimura SERT Suzuki.
Con questi 35 preziosissimi punti (cinque per la pole e 30 per la vittoria), Niccolò Canepa e compagni hanno ridotto il gap da Yoshimura SERT a un solo punto (88 a 87) e la 8 Ore di Suzuka del mese prossimo sarà un crocevia fondamentale per la stagione.

Come sottolineava il team manager Yamaha, Mandy Kainz, la R1 usata da YART a Spa è stata una "Suzuka-spec" ma meno spinta, per essere utilizzabile al meglio in una pista come quella belga, decisamente probante per le moto.

È STATA forse la gara più lineare del mondiale Endurance da due anni a questa parte, complice la riduzione di due terzi della distanza (dalle 24 ore dello scorso anno alle 8 di questa edizione). Nonostante le tante cadute – KM99, No Limits, BMW, FCC TSR Honda, Wojcik 77, Wojcik 777, Tecmas BMW e TRT27 – non è uscita nemmeno una Safety Car, segno di quanto le scivolate siano arrivate in punti non "pericolosi". Ma al contempo è stata anche la corsa più tirata e tattica soprattutto per le due squadre che

DUOPOLIO
Le squadre YART Yamaha e SERT Yoshimura Suzuki sono separate da un punto: la 8 Ore di Suzuka può diventare decisiva



YART Yamaha (1) è stata al top dalla partenza, qui accanto, all'arrivo, in basso a destra. Sotto, il team sul podio con Marvin Fritz, Niccolò Canepa e Karel Hanika.

si giocano il titolo EWC, cioè YART e Yoshimura SERT. Il margine di 40 secondi di Canepa e compagni sulla Suzuki rende perfettamente l'idea di quanto abbiano battagliato le due compagini, considerando che il terzo equipaggio al traguardo, Tati Team, è arrivato a tre giri dai leader.
Non hanno scherzato nemmeno in Superstock, dove i vincitori di Aprilia Aviobike by M2 Revo (che correva con i soli Kevin Calia e Luca Bernardi) e Honda National Motos se la sono giocata fino alla fine nonostante la classifica parli di un giro di gap tra le due squadre.





IL VIA, al netto della "comica" falsa partenza a piedi e di un Techer rimasto piantato sulla sua posizione, è stato senza problemi. L'equipaggio YART è scattato benissimo rispetto a Le Mans ma meglio ancora ha fatto il solito Gregg Black, autore del suo classico holeshot. I primi giri sono stati un inno allo spettacolo, con una bagarre a tre tra YART (che pagava un po' a livello di motore), i padroni di casa di BMW #37 e Yoshimura SERT, mentre da dietro rimontava posizioni su posizioni Techer, passando le varie moto come fossero birilli. Finito il primo scambio di "cazzotti" si sono visti i veri valori in campo, con YART e Yoshimura che hanno preso margine sulla BMW.
I colpi di scena si sono verificati tutti piuttosto in fretta. La prima moto a cadere è stata la Yamaha di KM99, quando era in lotta con Viltais Honda, Tati Team e Kawasaki Webike. Qualche giro dopo è stata FCC TSR Honda a finire a terra, con una caduta

di anteriore di Josh Hook prima di Blanchimont. Passaggio obbligato ai box e quasi sette minuti persi per sistemare i danni. Più pesante la caduta di Danny Webb con la Honda di Wojcik 2 in classe Stock, un brutto high side fuori da Curva 9 e moto che ha compiuto tre piroette sull'asfalto distruggendosi. Caduta "strana" anche per Sylvain Guintoli con la BMW #37: il francese è riuscito a ripartire e portare la moto ai box. Rientrato in pista, poco dopo ha dovuto alzare bandiera bianca per perdite d'olio. Dopo la quinta ora di gara, invece, a gettare la spugna è stata Kawasaki Webike per noie tecniche oltre a problemi ai pit stop.

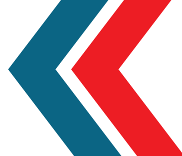
IL FINALE non ha riservato sorprese, sia in classe EWC che nella Superstock, con YART e Aviobike by M2 Revo saldamente al comando delle rispettive categorie.

Nonostante l'assenza di Francesco Cocco, l'equipaggio Aprilia Aviobike by M2 Revo ha trionfato nella Superstock, con Kevin Calia e Luca Bernardi in pista. A destra, la festa al parco chiuso della squadra capitanata da Giovanni Baggi.

Se da un lato la squadra Yamaha è abituata ai successi, per l'equipaggio Aprilia è stata invece un'impresa storica. Con Francesco Cocco indisponibile, Calia e Bernardi si sono resi protagonisti di una grandissima cavalcata durante le otto ore di gara, producendosi in stint doppi e tenendo un ritmo sostenibile soltanto per la Honda di National Motos, eppure non è stato tutto rose e fiori per il team capitanato da Giovanni Baggi. La gara è stata un'altalena di eventi, compresa la perdita della sella come ha svelato Calia in conferenza stampa. La vittoria, la storica prima del team e dell'Aprilia, ha ripagato la squadra della cattiva sorte di Le Mans. Sul podio di classe anche Simone Saltarelli, terzo con Louit April Moto33.

TRA I ROOKIE, da segnalare il podio di Randy Krummenacher, per la prima volta in EWC, con Tati Team alla prima presenza a Spa, lo stesso ha fatto il sammarinese Bernardi con l'Aprilia di Aviobike by M2 Revo. Buona rimonta di Doriano Vietti Ramus con la Yamaha di 3ART Best of Bike che ha chiuso ottavo nella Stock, buono il primo doppio stint di Alessandro Delbianco con Pitlane Endurance, la cui gara è stata però rovinata dalla caduta di Eemeli Lahti.





Sotto, l'arrivo di Aprilia Aviobike by M2 Revo, che nella Stock ha preceduto National Motos Honda, saldamente leader del Mondiale, e Louit April Moto33 (a destra) con Simone Saltarelli.







LE CLASSIFICHE

8 ORE DI SPA

EWC

1. YART Yamaha (Canepa, Fritz, Hanika)
2. Yoshimura SERT Suzuki (Black, Masson, Linfoot)
3. Tati Team Beringer Honda (Krummenacher, Clere, Perolari)
4. Viltais Honda (Mercado, Alt, Odendaal)
5. FCC TSR Honda (Hook, Techer)
6. Bolliger Kawasaki (Thoni, Brenner, Romero Barbosa)
7. BMRT 3D Maxxess Kawasaki (Cresson, Pilot, Lonbois)
8. Motobox Kremer Yamaha (Rubin, Vincon, Fetz)
9. Maco Racing Yamaha (Begman, Choy, Ishizuka)
10. KM99 Yamaha (Guarnoni, Marino, De Puniet)

SUPERSTOCK

1. Aviobike by M2 Revo Aprilia (Calia, Bernardi)
2. National Motos Honda (Suchet, Suchet, Raymond)
3. Louit April Moto33 Kawasaki (Saltarelli, Antiga, Sanchis)
4. Team 18 Sapeurs Pompiers Yamaha (De Le Vega, Guittet, Pellizzotti)
5. Slider Endurance Honda (Cretaro, Pak, Gonzalez)

IN CAMPIONATO

EWC

1. Yoshimura SERT	88
2. YART	87
3. Tati Team Beringer	54
4. BMW World Endurance	53
5. Bolliger	43

SUPERSTOCK

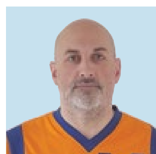
1. National Motos	91
2. 3ART Best of Bike Yamaha	55
3. Rac41 Honda	54
4. Aviobike by M2 Revo	43
5. Team 18 Sapeurs Pompiers	34



Con il poker di vittorie, Michael sale a quota 29 e diventa il primatista di successi sul Mountain, superando il leggendario zio Joey. Due trionfi per Todd, nuova stella delle corse su strada. Hickman si aggiudica la Superbike, ma non basta per salvare il suo bilancio

DA UN **DUNLOP** ALL'ALTRO

di Giovanni Cortinovis



CHISSÀ se anche per il Tourist Trophy vale il dilemma elettorale: le vittorie all'Isola di Man si contano o si pesano? Se si contano, l'indiscusso dominatore dell'edizione 2024 è Michael Dunlop, vincitore di quattro delle sette gare disputate. In tre di queste, oltretutto, è rimasto al comando dal primo intermedio fino alla conclusione. Gli è bastata la prima vittoria, Gara 1 della Supersport, per eguagliare lo zio Joey che, con 26 vittorie, guardava tutti dall'alto nella classifica dei plurivittoriosi al TT fin dal lontano 1993: «*Adesso si allenta un po' la pressione* – ha dichiarato il trentacinquenne Michael dopo l'arrivo – *è qualcosa che attendevo ormai da un anno. Tutti vogliono sforzarsi di essere Joey qui, condividere il record con lui è un onore*».



A premiarlo è stato un altro pilota da leggenda come Ricky Carmichael, testimonial e sviluppatore delle Triumph da Cross, sebbene dopo il primo giorno di prove con la Street Triple 765RS, Dunlop l'avesse accantonata per servirsi della Yamaha, abbassando subito di 16 secondi il suo miglior crono. Una scelta oculata, perché con la R6 Michael ha vinto pure la seconda gara Supersport, quindi ha completato il poker dominando le due gare Supertwin in sella alla Paton S1-R, salendo a 29 trionfi al TT, esattamente come quelli del connazionale Alastair Seeley alla North West 200, record nelle Irish Internationals mentre per l'Ulster GP – che non si corre dal 2019 – il picco è costituito dai 24 successi di Joey Dunlop.

Michael Dunlop, 35 anni, ha trionfato quattro volte nel Tourist Trophy 2024: due volte in Supertwin con la Paton, a sinistra, e due in Supersport (sopra il podio di Gara 1, con Ricky Carmichael a premiarlo).

PROPRIO nell'edizione della corsa nordirlandese sul Triangle del mese scorso si era rivelato Davey Todd, capace di conquistare tre successi e altrettanti secondi posti. Sul Mountain il ventottenne dal baffo biondo e l'anello al naso si è confermato, aggiudicandosi la Superstock e la Senior, sempre con la BMW, con cui è giunto anche secondo nella Superbike, mentre servendosi della Ducati Panigale V2 è salito due volte sul podio nella Supersport. E pensare che prima di quest'anno Todd era andato a podio al TT soltanto una volta, nel 2022, quando fu bronzo nella Superstock.

Peter Hickman (10) ha vinto la Superbike, più a destra Davey Todd (8) tallonato da Josh Brookes (7).



Una mano gliel'ha data, nella gara più prestigiosa, Peter Hickman, stesosi al secondo giro nella curva sinistrorsa di Ginger Hall quando era al comando con otto secondi di vantaggio su Todd, e senza più lo spauracchio Dunlop, appiedato dalla frizione al primo passaggio a Hailwood's Height. Hicky ha rischiato di essere investito da James Hillier, ma si è rialzato e, mentre i commissari sventolavano le bandiere, ha recuperato la sua M1000 RR, prima di annegare la delusione nel pub lì vicino.

HICKMAN inseguiva il quarto successo nelle ultime cinque edizioni della Senior, invece ha vinto "solamente" la Superbike, agevolato dal problema alla visiera del casco che, dopo il secondo rifornimento, è costato un minuto a Dunlop. In quell'istante il figlio di Robert conduceva con 25 secondi su Todd, 31 su Dean Harrison e 33 su Hickman, mentre dopo aver ripristinato la visiera si è trovato quarto – dovendo così posticipare l'appuntamento con il record di successi sul Mountain – a 31 secondi da Harrison e a 30 da Hickman. Quest'ultimo, annusato il sangue della preda, ha guadagnato velocemente la leadership e respinto la rimonta di Todd, arrivando a eguagliare Mike Hailwood a 14 vittorie al TT. Un contentino, considerando che sia l'anno passato che nel 2022 Hickman aveva vinto quattro gare. Il suo bilancio non può quindi essere positivo, nonostante i quattro podi e il record sul giro conservato.
Tornando a Todd, ha regalato al Team TAS una vittoria che nella Senior gli sfuggiva dal 2004, quando si impose Adrian Archibald. «*Un sogno che diventa realtà*» il commento di un esterrefatto Hector Neill, fondatore nel lontano 2002 della squadra che gestisce con il figlio Philip.

C'È CHI SALE... ... E chi scende. Davey Todd ha ottenuto i primi successi al TT, aggiudicandosi Senior e Stock. Peter Hickman è passato dal poker del 2022 e del 2023 al solo acuto della Superbike

DELLE SETTE gare, la Senior, anche se accorciata a quattro giri per via delle tre gare da correre l'ultimo giorno causa maltempo, è stata quella con i maggiori distacchi. Pur rallentando nel finale, tanto da completare l'ultimo giro in 16'56"471 a fronte del 16'44"946 del primo con partenza da fermo, Todd ha rifilato a Joshua Brookes ben 39 secondi: «*Gli ultimi due giri sono stati i più lunghi della mia vita. Il merito è della mia squadra, hanno realizzato una moto fantastica, che non ha mai perso un colpo*» ha detto il vincitore.
Dunlop e Todd hanno concluso con cinque podi, Hickman e Harrison con quattro. Il neopilota Honda non tradisce mai, come confermano i 30 podi al TT, ma sembra avere qualcosa in meno dei tre fenomeni: dalla sua ultima vittoria all'Isola di Man, nel 2019, Harrison ha ottenuto cinque secondi posti, nove terzi e due quarti.

ZERO, fortunatamente, sono state anche le vittime: l'ultimo TT senza decessi era stato quello del 2012. Soltanto due le gare interrotte con bandiera rossa: Gara 2 dei sidecar e la Supertwin 2 che ha portato a dimezzare la contesa. Colpa dell'uscita di strada a Handley's di Jack Petrie che a detta degli organizzatori «*È stabile e continua a ricevere cure*». Peraltro il britannico era già finito a terra durante il terzo giro di Gara 1 della Supersport: «*Una caduta*

stupida. Soltanto frustrante» l'aveva definita su Facebook lo stesso pilota.

IL SUO ruzzolone nella gara delle bicilindriche ha tarpato le ali ai piloti italiani che stavano risalendo la classifica, congelata al termine del primo giro: Stefano Bonetti è stato classificato 11°, fallendo una possibile Top 8 che stava maturando, mentre Francesco Curinga ha mancato la seconda Top 15 in altrettante gare, terminando 18°. Nella prima gara Supertwin il ligure ha concluso tredicesimo in rimonta («*Sono un diesel*» ha ammesso) mentre il bergamasco non è riuscito nemmeno a raggiungere il primo intertempo, a Glen Helen, per un guasto alla sua Paton. Bonetti si è rifatto con il

Sotto, gli azzurri Bonetti e Curinga, in basso Dunlop, Todd e Hickman.



sedicesimo e il diciannovesimo posto nella Supersport con la Yamaha prestata da Alessio Corradi, nella Stock è giunto 38° e nella Senior 27°, raggiungendo le 60 gare concluse al TT: «*Sono molto contento della 600, era una bomba e ho abbassato il personale a 18'22". La Twin non andava come speravo e abbiamo girato poco. Con la BMW soltanto alla fine avevamo la moto a posto*». A 20 anni dal suo esordio sull'Isola di Man, l'amore verso i 60,7 km di questo tracciato resta immutato. MS

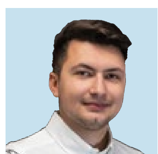
LE CLASSIFICHE

SUPERBIKE: 1. Hickman, 2. Todd, 3. Harrison
SENIOR: 1. Todd, 2. Brookes, 3. Harrison; 27. Bonetti
SUPERSPORT 1: 1. Dunlop, 2. Todd, 3. Harrison: 19. Bonetti
SUPERSPORT 2: 1. Dunlop, 2. Harrison, 3. Todd; 16. Bonetti
SUPERSTOCK: 1. Todd, 2. Hickman, 3. Dunlop; 38. Bonetti
SUPERTWIN 1: 1. Dunlop, 2. Hickman, 3. Herbertson; 13. Curinga
SUPERTWIN 2: 1. Dunlop, 2. Hickman, 3. Browne; 11. Bonetti; 18. Curinga



PILOTI NEL PROFONDO

di Alessandro Di Moro



QUANDO si parla di motociclismo, spesso si associa – giustamente – questo sport a passione e sacrifici. Ci sono casi, però, in cui il tutto viene amplificato all'ennesima potenza, come nel caso dei "Di.Di. – Diversamente Disabili", che fanno qualcosa di davvero straordinario per poter riuscire a correre ad alti livelli in alcune tra le più importanti piste al Mondo, con tempi che hanno ben poco da invidiare rispetto a quelli dei piloti dell'élite internazionale.

Capitanati dal centauro e organizzatore Emiliano Malagoli, i piloti con disabilità corrono ormai da anni in una serie riconosciuta da FIM Europe – la European Handy Bridgestone Cup – e nella Octo Cup all'interno del contesto italiano.

Proprio quest'ultima affronta nel weekend del 15 e 16 giugno il round inaugurale sul tracciato di Magione, mentre per l'Europeo il primo appuntamento del 2024 si è svolto a fine aprile sul circuito di Le Mans, in un contesto particolarmente prestigioso, ovvero quello della 24 Ore del mondiale Endurance EWC. A vincere in Francia sono stati Lorenzo Picasso e lo stesso Malagoli nella classe 1000, mentre nella 600 a salire sul gradino più alto del podio è stato l'austriaco Jakob Lorenz davanti all'esordiente Remo Marinato.





A Le Mans è iniziata la stagione internazionale delle gare per i piloti "Diversamente Disabili", un ambito nel quale Emiliano Malagoli, sopra a destra, è protagonista in una doppia veste.

CHIARAMENTE ci sono alcune differenze tra la Handy Bridgestone Cup e la Octo Cup, a partire dal livello dei partecipanti. Nella prima è infatti presente un tempo di sbarramento per potersi qualificare alla gara, al contrario della serie italiana. Quindi quest'ultima offre la possibilità di mettersi in gioco anche a chi è alle prime armi nell'azione in pista. Inoltre, seppur in una griglia unica – che vanta una trentina di piloti quest'anno – ci sono alcune suddivisioni in base alla disabilità del pilota e alla moto utilizzata, con classifiche dedicate alla 600 e

A Magione prende il via la Octo Cup, la serie italiana che affianca la European Handy Bridgestone Cup riconosciuta dalla Federazione.

Malagoli, deus ex machina di questi campionati, spiega: «Nessuno di noi vede la disabilità come una limitazione, e alcuni dei nostri ragazzi hanno firmato tempi sufficienti per qualificarsi alla 24 Ore di Le Mans»





alla 1000. Un'ulteriore importante caratteristica che contraddistingue le gare Di.Di. è la partenza, che avviene in maniera lanciata alle spalle della Safety Car. Parlando delle prestazioni, come detto, i migliori piloti vantano tempi di assoluto livello, come dimostra per esempio la capacità di girare sotto i due minuti su un circuito tecnico e impegnativo come il Mugello.
A proposito della pista toscana, proprio qui si disputerà l'appuntamento conclusivo sia per la European Handy Bridgestone Cup – che correrà anche a Rijeka con l'Alpe Adria nel mese di agosto – che per la Octo Cup nel weekend del 31 agosto e 1 settembre, in concomitanza con il quinto appuntamento del Campionato Italiano Velocità.
Visto il contesto, sarà certamente un'ottima vetrina, una bella occasione per mostrare il talento e l'impegno dei protagonisti di una serie in cui, come detto, la passione è l'ingrediente numero uno.

CON CONDIVISIBILE orgoglio, Emiliano Malagoli ci ha svelato qualcosa in più a proposito di questa straordinaria realtà: «*Ammetto che non è semplice riuscire a organizzare un campionato di questa caratura, anche perché è già impegnativo con piloti normodotati, ma nel nostro caso vengono coinvolte ancora più persone, inoltre avere un doppio ruolo di organizzatore e pilota è faticoso, anche se al tempo stesso è qualcosa di davvero gratificante, così come è stato fantastico assistere alla crescita della serie nel corso delle varie stagioni. A tal proposito, ci tengo a ringraziare Chiara Valentini e Silvia Fornasin che mi danno una grossa mano dal punto di vista organizzativo: senza di loro sarebbe praticamente impossibile per me avere un doppio ruolo*».

UN ASPETTO degno di nota è certamente l'atteggiamento dei piloti stessi: «*L'approccio alle corse è quello di atleti a tutti gli effetti, e tra i ragazzi che corrono con noi nessuno vede la disabilità come una limitazione. In quanto pilota, a mia volta pretendo tanto da loro, ma le prestazioni ci danno ragione visto che a Le Mans, per esempio, i più veloci si sarebbero potuti qualificare per la 24 Ore. Inoltre, anche la tecnologia delle protesi ha fatto passi da gigante e continueremo a migliorare anche sotto questo aspetto, permettendo a tutti di sentirsi piloti quando scendono in pista*». MS

LE PROSSIME GARE

European Handy Bridgestone Cup
10-11 agosto Rijeka
31 agosto-**1** settembre Mugello

Octo Cup
15-16 giugno Magione
31 agosto-**1** settembre Mugello

Jeffrey Herlings, 29 anni, è tornato al successo in Lettonia, dove lo scorso anno si era interrotta la sua sequenza vincente a causa dell'ennesimo infortunio.

ALL'INTERNO

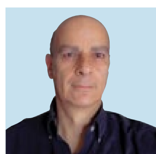
- Herlings torna al successo, mettendo fine a un digiuno lungo un anno
- Tabella rossa senza padrone: in Lettonia, è Gajser a strapparla a Prado
- Febvre esce dalla corsa al titolo: l'infortunio gli farà saltare anche Maggiora
- MX2: vince Coenen, ma questa volta è Sacha a primeggiare

Redi VIVO

Un anno dopo, sempre a Kegums, Herlings ritrova il successo, rilanciandosi nella corsa al titolo da terzo incomodo tra Prado e Gajser. Lo sloveno si riprende la tabella rossa



di Stefano Taglioni



KEGUMS – A una tappa dal giro di boa di metà stagione, che sarà domenica a Maggiora, Jeffrey Herlings rompe il ghiaccio: prima vittoria di GP della stagione. Champagne e festa, ma anche stavolta il pilota che ha fatto più punti nel weekend è stato un altro: Tim Gajser, grazie al risultato della manche di qualifica. E infatti lo sloveno della Honda si è ripreso la tabella rossa che una settimana prima aveva "passato" nelle mani di Jorge Prado. Purtroppo questa novità dei punteggi in qualifica può rivelarsi fuorviante, ma c'è chi la preferisce per lo spettacolo... E del resto è qualcosa che vediamo anche in MotoGP con Pecco Bagnaia re della domenica, senza però essere leader del Mondiale.

È LA MXGP dei magnifici tre: Gajser, Prado, Herlings, e dietro il vuoto, con il quarto che è tutt'ora Romain Febvre, che per le conseguenze dell'infortunio al pollice avuto in Francia, è verosimilmente fuori dalla lotta per il titolo, considerando che dovrà saltare almeno altri due GP. Per i portacolori Honda, GASGAS e KTM la battaglia si prospetta ancora lunga, e come sempre sarà fondamentale rimanere lontano dagli errori.

A separare Gajser e Prado ora ci sono soltanto quattro punti, mentre Herlings è in ritardo di 66 lunghezze dal leader, tuttavia il suo trend e il suo curriculum sconsigliano di escluderlo dalla corsa. L'anno scorso a Kegums la doppietta di Herlings sembrò proprio il momento della rimonta per l'olandese su Prado (ricordiamo che Gajser era fuori per l'infortunio del precampionato ad Arco), ma proprio nel GP successivo (Germania) Jeffrey si infortunò in Gara 2 e lasciò via libera a Jorge, che alla fine vinse il duello con Febvre.

Anche se Prado ha vinto dieci manche domenicali sulle diciotto disputate (!), non guida il Mondiale perché Gajser, che di manche ne ha vinte soltanto tre, è il più regolare a podio (otto su nove GP). Ma quello che la Lettonia ci ha lasciato sono soprattutto le splendide battaglie tra tre campioni (tredici Mondiali vinti in tre), che ci potranno far impazzire





In basso, Jorge Prado (1) e Tim Gajser (243), sempre separati da pochissimi punti. Qui sotto, Glenn Coldenhoff e Brian Bogers, molto positivi con la Fantic.
A sinistra, un duello al via tra Prado e Jeffrey Herlings (84).









per il resto della stagione, a partire dalla vicina Maggiora.

IN GARA 1, su pista molto fangosa, al via c'è stato l'ennesimo holeshot di Prado, poi a metà giro sono passati Herlings e Gajser. Lo spagnolo ha sofferto il terreno pesante andando anche a terra in una curva, ripartendo ottavo. A metà manche Jeffrey ha accumulato un buon margine e negli ultimi giri ha spinto forte per evitare l'attacco di Gajser. Herlings ha così vinto nettamente la prima manche davanti a Gajser, poi Glenn Coldenhoff, Brian Bogers, Kevin Horgmo e un velocissimo Calvin Vlaanderen che però ha pagato una scivolata. Il primo degli azzurri è stato Andrea Bonacorsi, nono, mentre Mattia Guadagnini per una caduta al secondo giro ha chiuso tredicesimo in rimonta. Ivo Monticelli sedicesimo.

In Gara 2, il terreno più asciutto ha fatto riemergere il miglior Prado: holeshot e via. Herlings secondo ma Gajser, intenzionato a non far scappare Prado, ha passato subito l'olandese per gettarsi all'inseguimento dello spagnolo. Intorno a metà manche Tim è parso pronto a provarci, ma lo spagnolo ha mantenuto un gran passo e ha risposto bene. Herlings, dietro ai due, ma un po' distante, pur avendo un bel ritmo non è riuscito a ripetere il capolavoro di Gara 1. Per il quarto posto, lotta in famiglia tra i due olandesi della Fantic, Coldenhoff e Bogers, che hanno chiuso nell'ordine. Sesto Jeremy Seewer, che ha fatto vedere qualcosa di buono ma per ora non è quello che si aspettavano in Kawasaki, e ora le sue prestazioni si vedono meglio senza il pilota di punta Febvre. Dopo lo svizzero, Vlaanderen, settimo in rimonta. Stavolta il miglior azzurro è stato Guadagnini, ottimo nono, con Bonacorsi out nella seconda manche a pochi giri dalla bandiera a scacchi (era quattordicesimo) per i postumi della caduta della settimana scorsa. Lo stesso Monticelli si è fermato a cinque giri dal termine (era tredicesimo).

In campionato il primo azzurro è Guadagnini, pur pagando lo scotto di aver saltato i primi quattro GP per l'infortunio alla spalla. Bonacorsi dal passaggio in 450 ha dato segnali positivi e quando riuscirà a partire un po' meglio potrà soltanto crescere. Arriviamo a Maggiora senza grosse pretese per l'Italia, ma ricordiamo che su quella pista Guadagnini nel 2021 vinse il GP in MX2.





In alto, Mattia Guadagnini (101), che si appresta a correre in quella Maggiora che lo vide vincitore in MX2. Qui sopra, Andrea Bonacorsi (132).

IN SETTIMANA è arrivato il comunicato dello stop di Febvre e anche quello dell'inglese Ben Watson, pilota Beta, che si era infortunato al ginocchio destro nel GP Galizia, e che dovrà sottoporsi a un intervento chirurgico. Infortuni che si aggiungono a quello, pesante, di Pauls Jonass, incappato in una caduta in partenza di Gara 2 in Germania: per lui, lesione alla spalla sinistra.

La nota positiva arriva dal nostro Alberto Forato che è tornato in sella, anche se è ancora molto presto per pensare a un rientro iridato. 

LE PAGELLE



9 **JEFFREY HERLINGS**
Dodici mesi dopo la sua ultima affermazione (sempre sullo Zelta Zirgs di Kegums) “The Bullet” torna alla vittoria di un GP. Non è al top ma il segnale è importante. Bentornato.

9 **TIM GAJSER**
Non vince le manche ma convince, e parecchio. Ci prova sempre, su Herlings prima e su Prado poi, ma evita di strafare e porta a casa un risultato consistente e importante. Calcolatore.

8 **JORGE PRADO**
La sua indole vincente non si discute ma a volte commette qualche sbavatura evitabile. In un campionato equilibrato come quello che stiamo vivendo certi errori pesano. Istintivo.

8 **GLENN COLDENHOFF**
Raccoglie la migliore prestazione complessiva del 2024 (46 punti). Si riporta nelle vicinanze della Top 5 e con il livello odierno non è cosa da poco. Inizia a carburare.

7 **BRIAN BOGERS**
All’inizio della stagione era “parcheggiato” fuori dal paddock senza una sella sulla quale salire. È ritornato e dopo alcuni GP di riadattamento sta ottenendo soddisfazioni. Consistente.

5 **JEREMY SEEWER**
Con un curriculum come il suo, con una moto ufficiale e tanta esperienza non si può continuare con prestazioni al limite della sufficienza. E se fosse con la testa già al 2025?

HANNO DETTO



JEFFREY HERLINGS
«370 giorni: il digiuno è stato decisamente troppo lungo! Peccato per i primi giri in Gara 2: avevo lo stesso passo dei miei rivali ma non bastava per prenderli! Spero di migliorare le partenze nei prossimi GP, come velocità ci siamo»

TIM GAJSER
«Secondo di GP va bene, il campionato è molto lungo e ho ripreso la tabella rossa… Ora devo cercare di mantenerla. In Gara 1 dopo la partenza la pista era una linea unica, nella seconda il tracciato era più divertente anche se era difficile recuperare terreno. Per Maggiora diciamo soltanto che speriamo non piova»

JORGE PRADO
«Il sabato è andato molto bene, nelle due manche le partenze sono state ottime. In Gara 1 sono scivolato in un punto bagnato e ho perso molto tempo, ed era difficile rimontare. In Gara 2 dopo l’holeshot ho tenuto bene. Ora c’è da riprendere la tabella rossa»

L'ALTRO COENEN

di Stefano Taglioni

Dopo i tre successi di Lucas, è Sacha a trionfare: il pilota KTM precede il gemello. Era dal 1996, con i King, che due fratelli non salivano insieme sul podio. GP difficile per Adamo

KEGUMS – Dopo la tripletta infilata da Lucas Coenen (Spagna-Francia-Germania) era lecito aspettarsi la risposta del capoclassifica Kay De Wolf. Oltretutto dopo la vittoria nella qualifica (quarta pole position del 2024), sul terreno fangoso di Gara 1 l'olandese ha prevalso. Prima ha lasciato sfogare l'altro Coenen, Sacha, fino a metà gara, ma una volta che alle sue spalle è arrivato il Coenen diretto avversario per la lotta al titolo (Lucas), De Wolf ha aumentato il ritmo fino a tagliare il traguardo in prima posizione. In Gara 2 è cambiato tutto, perché Kay dopo l'holeshot sembrava avviato verso una facile doppietta e invece, in meno di otto minuti, ha commesso tre errori con altrettante cadute che lo hanno costretto alle retrovie.
È così arrivata la prima vittoria della carriera per Sacha Coenen: già nella prima manche è stato velocissimo e, arrivando al traguardo senza errori, ha chiuso al terzo posto. In Gara 2 è stato fantastico, sempre in testa, e stavolta senza crollo fisico nel finale, su una pista davvero impegnativa. Primo trionfo di GP meritatissimo, e sul podio Sacha ha trovato il fratello gemello: Lucas in Gara 1 è stato secondo, dopo aver provato invano a inseguire De Wolf mentre nella seconda manche è scivolato poco dopo il via (era secondo) e poi è riuscito a recuperare fino al terzo posto.

PER TROVARE due fratelli su un podio iridato serviva risalire al 1996: erano i neozelandesi Shayne e Darrel King; il primo fu proprio quell'anno campione del Mondo della 500. Sul terzo gradino del podio, alle spalle dei Coenen, è salito Simon Längenfelder, autore di un GP regolare, e in ripresa





Sotto, il leader del Mondiale, Kay De Wolf, vincitore di Gara 1.
A destra, Ferruccio Zanchi, costretto a compiere due rimonte.







dopo l'intervento alla spalla di qualche settimana fa. Quarto dall'inizio alla fine della prima manche, nella seconda ha recuperato bene da sesto a secondo.

GP POCO convincente per Andrea Adamo, che anche l'anno scorso aveva un po' sofferto la pista lettone. In Gara 1, dopo due errori è crollato dal sesto all'undicesimo posto e poi oltre la ventesima posizione. In rimonta ha chiuso al tredicesimo posto. Nella seconda manche, da oltre la ventesima posizione è risalito all'ottava: nono di GP, Andrea è quinto in campionato. Tredicesimo nell'assoluta Ferruccio Zanchi, che cresce gara dopo gara. Avrebbe fatto anche meglio ma in Gara 1 è scivolato alla prima curva (quando era con i primi) e in rimonta è risalito fino al decimo posto, poi un errore all'ultimo giro lo ha fatto retrocedere in quindicesima posizione. È stato undicesimo al termine di Gara 2, sempre in rimonta da oltre la ventesima posizione. 



Sacha Coenen (19)
ha vinto il primo GP della
carriera, precedendo
il gemello Lucas (96).



di Stefano Taglioni



Ducati, debutto mondiale più vicino?

SI SONO sentite parecchie voci su una possibile presenza (in gara!) di Antonio Cairoli a Maggiora per la decima tappa del mondiale MXGP. Più probabile che possa correre nel weekend successivo, all'italiano Prestige a Ponte a Egola, dove dovrebbe affiancare sulla Ducati Alessandro Lupino, che disputa l'intero campionato. Non è però escluso per quest'anno un esordio della Ducati nel Mondiale: si può ipotizzare la presenza a un GP da fine agosto?

VETERAN, ANCHE VILLOPOTO SFIDA CHIODI

CI SARÀ anche Ryan Villopoto (nove volte campione nazionale AMA, vincitore del Motocross delle Nazioni, e anche di un GP iridato) al VMXDN, il "Nazioni" per piloti Veteran che si disputerà sulla pista di Foxhill, in Inghilterra, nel weekend del 25 agosto. Annunciati anche James Dobb e Tommy Searle. Tra gli azzurri, confermato Chicco Chiodi, protagonista l'anno scorso.



QUALIFICHE A GAJSER OTTIMO GUADAGNINI IN TOP 5

LA FANTIC di Glenn Coldenhoff comanda nelle libere, su Calvin Vlaanderen, Jeffrey Herlings e Tim Gajser. Nelle cronometrate Gajser la spunta su Vlaanderen, poi Brian Bogers, Herlings e Jorge Prado, ottavo Mattia Guadagnini. Nella qualifica subito in testa Gajser e Prado, affiancati alla prima curva (**sotto**). Lo sloveno nel rettilineo dei box è primo, con Prado incollato, e il duello va avanti così per i 12 giri: per Gajser quarta pole stagionale. Prado secondo davanti a Coldenhoff e Vlaanderen. Ottimo Guadagnini, quinto davanti a Herlings. Andrea Bonacorsi nono, Ivo Monticelli quindicesimo.



MX2, IL POKER DI DE WOLF

IL SABATO della MX2 si apre con i gemelli Coenen nelle libere: primo Lucas, secondo Sacha, terzo Kay De Wolf. Nelle cronometrate ancora Lucas primo, poi De Wolf e Simon Längenfelder, con Andrea Adamo settimo e Ferruccio Zanchi decimo. Nella manche di qualifica Sacha Coenen prova la fuga ma al quinto giro arriva De Wolf e mette tutti in riga (per lui quarta pole stagionale). Alla fine Lucas Coenen è secondo, poi Längenfelder, Adamo e Mikkel Haarup. Bene Zanchi, nono.



MXGP

GARA 1

1. **Herlings** (KTM) 16 giri in 36'13"461; 2. **Gajser** (Honda) a 14"806; 3. **Coldenhoff** (Fantic) a 23"809; 4. **Bogers** (Fantic) a 28"396; 5. **Horgmo** (Honda) a 33"427; 6. **Vlaanderen** (Yamaha) a 50"478; 7. **Prado** (GASGAS) a 56"234; 8. **Töndel** (KTM) a 1'01"587; 9. **Bonacorsi** (Yamaha) a 1'15"559; 10. **Guillod** (Honda) a 1'30"619; 11. **Östlund** (Honda) a 1'33"939; 12. **Haavisto** (KTM) a 1'35"305; 13. **Guadagnini** (Husqvarna) a 1'36"493; 14. **Seewer** (Kawasaki) a 2'17"495; 15. **Gilbert** (KTM) a 1 giro; 16. **Monticelli** (Beta) a 1 giro; 17. **Freibergs** (GASGAS) a 1 giro; 18. **Pancar** (KTM) a 1 giro; 19. **Gerhardsson** (Husqvarna) a 1 giro; 20. **Scheu** (Husqvarna) a 1 giro; 21. **Sileika** (GASGAS) a 2 giri; 22. **Kohút** (KTM) a 7 giri; 23. **Skovgaard** (KTM) a 7 giri; 24. **Jazdauskas** (KTM) a 10 giri; 25. **Paturel** (Yamaha) a 10 giri; 26. **Brumann** (Husqvarna) a 11 giri; 27. **Spies** (KTM) a 13 giri; 28. **Lusbo** (GASGAS) a 16 giri; 29. **Vinogradov** (KTM) a 16 giri.

GARA 2

1. **Prado** (GASGAS) 17 giri in 35'31"669; 2. **Gajser** (Honda) a 1"665; 3. **Herlings** (KTM) a 3"403; 4. **Coldenhoff** (Fantic) a 51"510; 5. **Bogers** (Fantic) a 53"356; 6. **Seewer** (Kawasaki) a 55"082; 7. **Vlaanderen** (Yamaha) a 57"615; 8. **Guillod** (Honda) a 1'28"335; 9. **Guadagnini** (Husqvarna) a 1'28"814; 10. **Horgmo** (Honda) a 1'29"866; 11. **Töndel** (KTM) a 2'07"528; 12. **Östlund** (Honda) a 1 giro; 13. **Brumann** (Husqvarna) a 1 giro; 14. **Pancar** (KTM) a 1 giro; 15. **Kohút** (KTM) a 1 giro; 16. **Paturel** (Yamaha) a 1 giro; 17. **Gerhardsson** (Husqvarna) a 1 giro; 18. **Sileika** (GASGAS) a 1 giro; 19. **Freibergs** (GASGAS) a 1 giro; 20. **Haavisto** (KTM) a 1 giro; 21. **Scheu** (Husqvarna) a 1 giro; 22. **Jazdauskas** (KTM) a 1 giro; 23. **Skovgaard** (KTM) a 1 giro; 24. **Vinogradov** (KTM) a 3 giri; 25. **Monticelli** (Beta) a 4 giri; 26. **Spies** (KTM) a 5 giri; 27. **Bonacorsi** (Yamaha) a 5 giri; 28. **Gilbert** (KTM) a 13 giri.

CAMPIONATO PILOTI				10 marzo PATAGONIA ARGENTINA	24 marzo SPAGNA	7 aprile SARDEGNA	14 aprile TRENTINO ITALIA	5 maggio PORTOGALLO	12 maggio SPAGNA - LUGO	19 maggio FRANCIA	2 giugno GERMANIA	9 giugno LETTONIA	16 giugno ITALIA	30 giugno SUMBAWA INDONESIA	7 luglio LOMBOK INDONESIA	21 luglio REPUBBLICA CECA	28 luglio BELGIO	11 agosto SVEZIA	18 agosto OLANDA	25 agosto SVIZZERA	8 settembre TURCHIA	16 settembre CINA	29 settembre SPAGNA - COZAR	TOTALE
1	TIM GAJSER	Slovenia	Honda	10/16/25	9/22/22	9/22/22	9/22/18	10/25/11	9/15/20	9/25/18	10/20/22	10/22/22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	454
2	JORGE PRADO	Spagna	GASGAS	7/25/22	10/25/25	10/25/25	0/20/25	4/6/9	10/25/25	7/22/16	9/25/25	9/14/25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	450
3	JEFFREY HERLINGS	Olanda	KTM	5/13/14	7/20/18	8/20/20	7/18/14	9/0/25	8/18/22	1/15/25	7/22/20	5/25/20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	386
4	ROMAIN FEBVRE	Francia	Kawasaki	9/22/20	3/18/20	0/15/16	10/25/16	8/20/18	7/22/18	10/20/22	8/0/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	327
5	CALVIN VLAANDEREN	Olanda	Yamaha	2/12/12	2/12/16	5/14/15	4/15/22	7/1/12	6/20/14	5/14/13	4/18/18	7/15/14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	299
6	JEREMY SEEWER	Svizzera	Kawasaki	4/14/16	5/14/15	7/10/14	6/16/20	0/0/16	5/16/15	8/18/15	6/12/15	0/7/15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	289
7	GLENN COLDENHOFF	Olanda	Fantic	0/15/13	6/15/0	4/18/12	8/12/15	5/18/8	0/14/16	0/13/8	0/15/16	8/20/18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	277
8	PAULS JONASS	Lettonia	Honda	8/20/18	0/13/14	6/16/18	5/13/11	6/22/22	2/12/11	0/16/20	5/16/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	274
9	KEVIN HORGMO	Norvegia	Honda	0/9/11	0/10/12	0/11/11	0/9/9	0/11/15	0/0/7	6/10/14	0/8/8	0/16/11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	188
10	VALENTIN GUILLOD	Svizzera	Honda	1/10/10	4/11/13	2/3/6	2/14/12	0/3/0	4/13/12	0/0/10	0/9/12	0/11/13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	175

11. **BOGERS** 172; 12. **TÖNDEL** 133; 13. **WATSON** 110; 14. **GUADAGNINI** 97; 15. **PANCAR** 94; 16. **BONACORSI** 92; 17. **PATUREL** 87; 18. **ÖSTLUND** 84; 19. **GIFTING** 77; 20. **RENAUX** 63; 21. **MONTICELLI** 59; 22. **KOCH** 54; 23. **SPIES** 35; 24. **GILBERT** 29; 25. **STERRY** 25; 26. **BRUMANN** 23; 27. **HAAVISTO** 18; 28. **JACOBI** 13; 29. **EDBERG** 13; 30. **VALENTIN** 7; 31. **TROPEPE** 6; 32. **KOHÚT** 6; 33. **SCUTERI** 6; 34. **GERHARDSSON** 6; 34. **FREIBERGS** 6; 36. **KELLETT** 5; 37. **VAN BERKEL** 5; 38. **CORDOVEZ** 4; 39. **LUDWIG** 4; 40. **NICKEL** 3; 41. **SILEIKA** 3; 42. **DOS SANTOS** 3; 43. **TERESAK** 3; 44. **NAGY** 3; 45. **RODRIGUEZ** 2; 46. **SCHEU** 2; 47. **BENENAULA** 1; 48. **VILLARONGA** 1.

MX2

GARA 1

1. **de Wolf** (Husqvarna) 17 giri in 35'07"196; 2. **L.Coenen** (Husqvarna) a 2"853; 3. **S.Coenen** (KTM) a 20"027; 4. **Längenfelder** (GASGAS) a 35"495; 5. **Everts** (KTM) a 47"451; 6. **Oliver** (KTM) a 1'04"675; 7. **Haarup** (Triumph) a 1'11"179; 8. **Elzinga** (Yamaha) a 1'21"322; 9. **Prugnieres** (Kawasaki) a 1'22"884; 10. **Mikula** (KTM) a 1'30"275; 11. **Walvoort** (KTM) a 1'32"299; 12. **Karssemakers** (Fantic) a 1'33"093; 13. **Adamo** (KTM) a 1'48"475; 14. **Braceras** (Fantic) a 1'54"448; 15. **Zanchi** (Honda) a 2'01"040; 16. **Lüning** (GASGAS) a 1 giro; 17. **Chambers** (Kawasaki) a 1 giro; 18. **Bruce** (Kawasaki) a 1 giro; 19. **Olsson** (KTM) a 1 giro; 20. **Kooiker** (KTM) a 1 giro; 21. **Voxen** (KTM) a 1 giro; 22. **Rainio** (KTM) a 1 giro; 23. **Martínez** (TM) a 1 giro; 24. **Ambjörnson** (Husqvarna) a 1 giro; 25. **Alfarizi** (Honda) a 1 giro; 26. **Mackonis** (KTM) a 1 giro; 27. **Vennekens** (GASGAS) a 1 giro; 28. **Brix** (KTM) a 2 giri.

GARA 2

1. **S.Coenen** (KTM) 16 giri in 34'26"176; 2. **Längenfelder** (GASGAS) a 15"755; 3. **L.Coenen** (Husqvarna) a 25"504; 4. **Everts** (KTM) a 26"304; 5. **Elzinga** (Yamaha) a 27"044; 6. **Haarup** (Triumph) a 35"945; 7. **Oliver** (KTM) a 37"074; 8. **Adamo** (KTM) a 50"356; 9. **de Wolf** (Husqvarna) a 1'09"782; 10. **Walvoort** (KTM) a 1'11"423; 11. **Zanchi** (Honda) a 1'11"962; 12. **Prugnieres** (Kawasaki) a 1'29"948; 13. **Mikula** (KTM) a 1'33"237; 14. **Karssemakers** (Fantic) a 1'42"378; 15. **Kooiker** (KTM) a 1'43"006; 16. **Chambers** (Kawasaki) a 2'04"453; 17. **Ambjörnson** (Husqvarna) a 1 giro; 18. **Olsson** (KTM) a 1 giro; 19. **Voxen** (KTM) a 1 giro; 20. **Martínez** (TM) a 1 giro; 21. **Rainio** (KTM) a 1 giro; 22. **Vennekens** (GASGAS) a 1 giro; 23. **Mackonis** (KTM) a 1 giro; 24. **Brix** (KTM) a 2 giri; 25. **Bruce** (Kawasaki) a 6 giri; 26. **Alfarizi** (Honda) a 14 giri; 27. **Lüning** (GASGAS) a 14 giri; 28. **Braceras** (Fantic) a 16 giri.

CAMPIONATO PILOTI				10 marzo PATAGONIA ARGENTINA	24 marzo SPAGNA	7 aprile SARDEGNA	14 aprile TRENTINO ITALIA	5 maggio PORTOGALLO	12 maggio SPAGNA - LUGO	19 maggio FRANCIA	2 giugno GERMANIA	9 giugno LETTONIA	16 giugno ITALIA	30 giugno SUMBAWA INDONESIA	7 luglio LOMBOK INDONESIA	21 luglio REPUBBLICA CECA	28 luglio BELGIO	11 agosto SVEZIA	18 agosto OLANDA	25 agosto SVIZZERA	8 settembre TURCHIA	16 settembre CINA	29 settembre SPAGNA - COZAR	TOTALE
1	KAY DE WOLF	Olanda	Husqvarna	9/22/25	10/25/22	10/22/25	5/25/13	1/20/12	4/22/20	8/20/22	10/22/22	10/25/12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	443
2	LUCAS COENEN	Belgio	Husqvarna	10/0/20	7/20/18	2/25/22	0/11/12	6/5/13	9/18/25	10/25/25	4/25/25	9/22/20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	388
3	SIMON LÄNGENFELDER	Germania	GASGAS	7/25/18	9/22/20	6/14/20	8/13/25	7/22/0	6/14/12	4/18/20	3/20/20	8/18/22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	381
4	LIAM EVERTS	Belgio	KTM	-	8/18/15	5/13/18	9/20/22	10/25/25	0/20/20	7/15/16	8/14/14	3/16/18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	341
5	ANDREA ADAMO	Italia	KTM	8/13/16	5/15/25	0/18/0	10/14/15	0/15/14	0/25/18	6/22/18	9/18/15	7/8/13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	327
6	MIKKEL HAARUP	Danimarca	Triumph	0/16/22	6/16/4	4/16/12	7/12/16	0/3/20	0/12/16	3/16/15	7/11/18	6/14/15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	252
7	RICK ELZINGA	Olanda	Yamaha	0/11/12	0/11/8	8/15/13	6/18/8	9/18/22	5/13/13	0/11/10	6/16/16	0/13/16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	278
8	SACHA COENEN	Belgio	KTM	2/15/11	3/9/13	1/8/15	3/0/10	0/13/1	8/15/14	0/6/12	0/8/11	5/20/25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	228
9	THIBAULT BENISTANT	Francia	Yamaha	6/20/14	2/14/16	9/11/14	2/22/18	3/16/18	10/16/15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	226
10	QUENTIN PRUGNIERES	Francia	Kawasaki	0/12/5	0/4/5	0/9/0	0/8/9	4/12/15	3/9/0	5/13/11	5/15/8	1/12/9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	174

11. **OLIVER** 155; 12. **ZANCHI** 141; 13. **MCLELLAN** 126; 14. **ROSSI** 122; 15. **CHAMBERS** 116; 16. **WALVOORT** 111; 17. **KARSSEMAKERS** 92; 18. **BONACORSI** 83; 19. **BRACERAS** 76; 20. **MIKULA** 67; 21. **OSTERHAGEN** 62; 22. **BRUCE** 32; 23. **AMBJÖRNSON** 30; 24. **MARTÍNEZ** 30; 25. **KOOIKER** 27; 26. **VALK** 24; 27. **LÜNING** 20; 28. **FREDRIKSEN** 18; 29. **LATA** 13; 30. **VOXEN** 13; 31. **TUANI** 10; 32. **KOENIG** 9; 33. **SKOVBJERG** 6; 34. **OLSSON** 5; 35. **WECKMAN** 3; 36. **MAUPIN** 3; 37. **NILSSON** 3; 38. **FREDSOE** 2; 39. **KRUG** 1.



ALL'INSEGUIMENTO

Valk e Lata si aggiudicano le due manche, diminuendo il divario dal leader Valin: la corsa al titolo si prospetta incerta

KEGUMS – È andata a Cas Valk la vittoria assoluta del sesto round dell'europeo EMX250. L'olandese, al secondo centro stagionale dopo il Portogallo, ha vinto Gara 1 dopo aver superato il connazionale Ivano Van Erp, autore dell'holeshot. Nella seconda manche Valk è scattato ancora bene ma non è andato oltre il terzo posto al traguardo della manche vinta dal nostro Valerio Lata.
Al secondo posto di giornata, Karlis Reisulis, che nella gara di casa ha ottenuto il primo piazzamento a podio della carriera. Terzo posto per Lata, che ha dimostrato di aver ben reagito alla penalizzazione che nel precedente fine settimana in Germania gli aveva fatto perdere la vittoria di giornata. Quarto in rimonta in Gara 1, il romano è stato implacabile nella seconda, in cui ha lottato sempre con i primi per poi portarsi al comando nel corso del penultimo passaggio per la vittoria di manche.
Il francese Mathis Valin, due volte quinto a Kegums nonostante una scivolata in Gara 2 mentre era terzo, ha mantenuto la tabella rossa di leader in campionato ma ha visto il suo vantaggio scendere a tredici punti su Valk e a diciannove su Lata. Una situazione di classifica che garantisce una seconda parte di stagione (che riprenderà a fine luglio a Lommel) assolutamente combattuta e per niente scontata.
Weekend non semplice per gli altri italiani presenti in Lettonia: Andrea Rossi ha chiuso in ventitreesima posizione dopo aver raccolto punti soltanto in Gara 2, mentre non sono riusciti a incamerare punti Maurizio Scollo e Luca Ruffini, che hanno terminato rispettivamente trentunesimo e trentaseiesimo.

Stefano Taglioni

Gara 1
1. Valk (KTM); 2. Reisulis (Yamaha); 3. Van Erp (Yamaha); 4. Lata (GASGAS); 5. Valin (Kawasaki); 6. Escandell (GASGAS); 7. Brookes (KTM); 8. Soulimani (Yamaha); 9. Werner (Honda); 10. Garib (Kawasaki).

Gara 2
1.Lata; 2. Reisulis; 3. Valk; 4. Van Erp; 5. Valin; 6. Mesters (KTM); 7. Garib; 8. Greutmann (Husqvarna); 9. Werner; 10. Smith (Yamaha); 19. Rossi (KTM).

Assoluta
1. Valk (OLA) 45; 2. Reisulis (LET) 44; 3. Lata (ITA) 43; 4. Van Erp (OLA) 38; 5. Valin (FRA) 32; 6. Garib (CHL) 25; 7. Werner (GER) 24; 8. Brookes (GBR) 23; 9. Mesters (OLA) 21; 10. Pumpurs (LET) 17.

IN CAMPIONATO: 1. Valin 244; 2. Valk 231; 3. Lata 225; 4. Van Erp 170; 5. Reisulis 149; 6. Grau (FRA) 144; 7. Soulimani (MAR) 143; 8. Garcia (SPA) 123; 9. Greutmann (SVI) 117; 10. Werner 83; 16. Rossi (ITA) 51.



In alto, Valk (172), vincitore della classifica assoluta del GP. Sopra, Lata (53), dominatore di Gara 2 e terzo nel GP lettone.

FANTASTICI

Zanocz e Mancini esaltano il marchio italiano: l'ungherese rafforza il primato in campionato, l'azzurro si avvicina alla seconda piazza di Doensen

KEGUMS – Doppietta del Team Fantic nel sesto appuntamento del campionato europeo EMX125. Questa volta, però, con posizioni invertite rispetto alla precedente prova in Francia: ha vinto il detentore della tabella rossa Noel Zanocz davanti al compagno di squadra Simone Mancini. Per l'ungherese, un secondo e un terzo posto di manche sono stati sufficienti per bissare la vittoria ottenuta all'esordio in Sardegna: ora Zanocz guida la classifica con un vantaggio di 26 punti su Gyan Doensen al giro di boa della stagione.
Due piazzamenti nella Top 5 (terzo e quarto) di Mancini hanno garantito la piazza d'onore, e l'azzurro si è avvicinato ulteriormente al secondo posto in campionato.
Doensen, del Team KTM Junior guidato da Thomas Traversini, ha chiuso secondo in Gara 2 riscattando il decimo (dopo grande rimonta) di Gara 1. Le vittorie di manche sono andate allo spagnolo Salvador Peres, terzo assoluto di giornata e costretto a rincorrere dopo una caduta in Gara 2, e all'austriaco Maximilian Ernecker, che ha sfruttato al meglio un'ottima partenza per centrare la prima vittoria della carriera in questo campionato.
Oltre a Mancini, tra gli italiani presenti a Kegums si sono messi in luce Francesco Bellei, undicesimo assoluto a pari punti con il decimo con due piazzamenti nella Top 10, e sempre sesto in campionato, Alessandro Gaspari, quindicesimo e a punti soltanto in Gara 1, Brando Rispoli, sedicesimo, Nicolò Alvisi, ventesimo, e Filippo Mantovani, ventiduesimo.

Stefano Taglioni

L'ungherese Zanocz (716) è sempre più leader della classifica. La Fantic sorride anche grazie a Mancini (97).





Gara 1
1. Perez (GASGAS); 2. Zanocz (Fantic); 3. Mancini (Fantic); 4. Ozolins (GASGAS); 5. Katona (KTM); 6. Bervoets (Yamaha); 7. Hindersson (KTM); 8. Gaspari (KTM); 9. Bellei (KTM); 10. Doensen (KTM); 12. Rispoli (TM); 20. Alvisi (KTM).

Gara 2
1. Ernecker (GASGAS); 2. Doensen; 3. Zanocz; 4. Mancini; 5. Hindersson; 6. Sols (GASGAS); 7. Katona; 8. Bellei; 9. Bervoets; 10. Faure (Yamaha); 17. Alvisi; 19. Mantovani (KTM); 20. Rispoli.

Assoluta
1. Zanocz (UNG) 42; 2. Mancini (ITA) 38; 3. Perez (SPA) 34; 4. Doensen (OLA) 33; 5. Hindersson (FIN) 30; 6. Katona (UNG) 30; 7. Ernecker (AUT) 28; 8. Ozolins (LET) 28; 9. Bervoets (BEL) 27; 10. Sols (SVE) 25; 11. Bellei (ITA) 25; 15. Gaspari (ITA) 13; 16. Rispoli (ITA) 10; 20. Alvisi (ITA) 5.

IN CAMPIONATO
1. Zanocz 232; 2. Doensen 206; 3. Mancini 204; 4. Perez 184; 5.Faure (FRA) 176; 6. Bellei 172; 7. Katona 133; 8. Ozolins 128; 9. Heitink (OLA) 117; 10. Bervoets 113; 12. Rispoli 93; 19. Gaspari 46.

LA CULLA DEL CROSS

Il Mondiale si appresta a vivere la classica di Maggiora, che ritrova la collocazione di giugno. Lo spettacolare tracciato può esaltare i grandi duelli al vertice di MXGP, MX2, WMX ed Europeo



di Lorenzo Resta



PER IL MONDIALE Cross si avvicina l'appuntamento di Maggiora, uno dei grandi classici. In Piemonte si corre sabato e domenica, le stesse date del 2013 quando, dopo una lunghissima pausa, il circuito in provincia di Novara tornò a ospitare un Gran Premio iridato. Il Mottaccio del Balmone sarà ancora una volta teatro del GP Italia, decimo round di una stagione che conoscerà proprio dopo la tappa di Maggiora la metà di un percorso a dir poco esaltante, con continui rovesciamenti di fronte in testa alla classifica della classe regina. Con Maggiora si chiuderà il trittico – Germania, Lettonia e Italia in tre weekend consecutivi – prima della doppia trasferta indonesiana che darà il via alla seconda metà della stagione, e quello piemontese sarà anche l'ultimo appuntamento italiano con i migliori piloti del Mondiale, dopo Riola Sardo e Arco di Trento.

LO SCORSO anno la festa di Maggiora fu indimenticabile, con l'assegnazione dei titoli di MXGP e MX2 rispettivamente a Jorge Prado (GASGAS), al primo alloro in 450, e Andrea Adamo (KTM), che regalò all'Italia il primo iride del dopo-Cairoli.
La tredicesima edizione torna a occupare una data consueta per il circuito piemontese, come a metà dello scorso decennio. Allora i protagonisti si chiamavano Antonio Cairoli, Clement Desalle e Gautier Paulin, con Jeffrey Herlings a impressionare in MX2.

GLI OCCHI di tutti ora sono sul duello per la tabella rossa della classe regina, che ha cambiato padrone parecchie volte, tra la Honda dello sloveno Tim Gajser, vincitore qui nel 2015 in MX2 e nel 2022 in MXGP, e la GASGAS dello spagnolo Prado, mai sul primo gradino del podio a Maggiora. Gli ultimi due ultimi campioni della MXGP stanno animando una battaglia tra le più belle della storia del Cross, di fronte alla quale non si sono sottratti Romain Febvre (Kawasaki), qui vincitore nel 2015 ma assente per infortunio, Jeffrey Herlings (KTM), tre volte primo a Maggiora (2013 e 2014 in MX2 e 2021 in MXGP) e Jeremy Seewer (Kawasaki), vincitore della







scorsa edizione.

NELLA stessa MX2 la lista dei candidati al titolo è nutrita. Fin qui il mattatore è stato Kay De Wolf (Husqvarna), che ha duellato in particolare con il compagno di squadra Lucas Coenen, Simon Längenfelder (GASGAS), Liam Everts (KTM) e il campione in carica Adamo (KTM), mentre il protagonista dell'Europeo Valerio Lata (GASGAS) è per l'occasione wild card.
L'azione in pista riguarda anche il quinto round del mondiale femminile WMX, con in pista Kiara Fontanesi (GASGAS), e la settima prova dell'EMX125 con Simone Mancini (Fantic) e Francesco Bellei (KTM).

MAGGIORA è significativa anche in virtù della presentazione della Maglia Azzurra, la divisa con cui i piloti selezionati dalla FederMoto disputeranno tutti gli eventi a squadre del 2024, come il Cross delle Nazioni del 6 ottobre a Matterley Basin, dove l'Italia avrà i numeri 7, 8 e 9, frutto del terzo posto di Erneé 2023. Non mancherà Tony Cairoli, qui osannato in occasione del trionfo del 2014 e ancora idolo indiscusso. Assieme al nove volte iridato potrebbe esserci la Ducati, che nella cornice di Maggiora troverebbe il palcoscenico ideale per annunciare novità per il futuro. Per i fans, tagliandi on line: dai 36,75 Euro per il biglietto camping ai 94,50 per il weekend+paddock. 

Sopra, le celebrazioni per i titoli di Jorge Prado e Andrea Adamo nell'ultima edizione di Maggiora, dove corrono anche WMX ed EMX125.

IL CEO AVANDERO:
La modernità della tradizione

STEFANO Avandero, CEO di A Sport Group, esprime orgoglio alla vigilia del GP Italia: «*Maggiora torna in calendario nella storica collocazione di giugno, come quando iniziai questo progetto, e ne sono molto felice. Sono passati più di 10 anni da allora e a Maggiora si sono scritte alcune delle più belle pagine della storia del Motocross, come lo scorso anno quando si sono assegnate ben due corone iridate. Qui lo spettacolo è unico, di piste come Maggiora, con grandi salite e discese e tribune naturali dalle quali si può vedere praticamente tutto, ce ne sono ormai pochissime nel panorama mondiale*». Il Motocross vecchia scuola, quindi, in un contesto moderno: «*E con i migliori piloti e le migliori moto del Mondo. Oltre al GP abbiamo altre novità che riguardano il Motocross d'Epoca, nel quale stiamo introducendo una nuova classe speciale. Si tratta di un concept che annunceremo a breve e che troverà spazio in calendario a metà ottobre*».



A Spoleto, **Freeman si riscatta e fa doppietta,** insidiato nella seconda giornata da Verona. Lo shock per l'incidente di Oldrati

MOSCHETTIERI FENOMENI

Brad Freeman è stato grande protagonista della tappa umbra degli Assoluti, che ha avuto la nostra rivista come partner.

S

di Dario Agrati



SPOLETO – I leggendari Athos, Aramis, Porthos, a cui si aggiunse D'Artagnan. Alexandre Dumas 140 anni fa, in collaborazione con Auguste Maquet, non scrisse soltanto dei Moschettieri ma, inconsapevolmente, anche di Enduro. Perché i tratti di quei personaggi oggi sono riscontrabili nei protagonisti dell'Enduro internazionale, molti dei quali hanno partecipato al terzo round degli Assoluti d'Italia a Spoleto, quinta e sesta giornata di gara del campionato. Soltanto loro: per coraggio, qualità, duelli, sfide, stoccate, attacchi, fendenti di difesa finalizzati a disorientare gli avversari. Soltanto loro quattro, ma non Athos, Aramis, Porthos, D'Artagnan, bensì Brad Freeman, Andrea Verona, Steve Holcombe e il redivivo australiano Wil Ruprecht. Ritornato, quest'ultimo, dopo un 2023 di purgatorio causa due infortuni, ai livelli di due anni fa quando vinse il Mondiale E2.
E gli altri? Stesso discorso delle precedenti due prove di Cavaglià e Caltanissetta: non hanno mai fatto veramente paura ai principali protagonisti della classifica Assoluta. Tuttavia non sono mancati diversi squilli, come quelli di Samuele Bernardini – in Top 5 sabato nell'Assoluta e settimo domenica con due seconde posizioni nella 450 4T preceduto soltanto dalla GASGAS di Verona – e Matteo Cavallo, grande dominatore della 300 2T a cui aggiungere un'ottava e sesta posizione Assoluta, Morgan Lesiardo ma anche Lorenzo Macoritto e Alberto Elgari, sempre più protagonista della 125 2T in un confronto infinito con Pietro Scardina e Luca Colorio.
Nella Junior, Manolo Morettini è stato velocissimo sabato a piegare sul filo di lana Kevin Cristino, con pronta rivincita del piemontese della Fantic domenica, mentre Enrico Rinaldi ha chiuso sempre terzo ma staccato di oltre un minuto.
Nella 250 4T, Davide Soreca è stato due volte primo con buoni riscontri cronometrici in una classe caratterizzata dal brutto infortunio di Thomas Oldrati. Proprio Soreca è stato turbato dall'incidente, dato che assieme ad altri piloti ha assistito Oldrati dolorante a terra nel tratto dell'ultima prova Enduro Test di sabato. Il ligure della Kawasaki non è riuscito a trattenere le lacrime per lo shock all'arrivo, mentre effettuava il cambio gomme, confidandoci più tardi di aver vissuto davvero una brutta esperienza condividendo pienamente con tutti i piloti e i team l'annullamento della prova per soccorrere Oldrati, grazie anche all'intervento in moto del dottor Gabriele Bazzan del Racing Medical Team dello staff medico FMI, e al successivo complicato recupero di Oldrati da parte del personale sanitario di un'ambulanza.
Nella Coppa Italia riservata alla classe Women, quinta vittoria consecutiva per Francesca Nocera davanti a Sara Traini e Asia Volpi.

SPOLETO ha ospitato il terzo appuntamento stagionale, dopo il quale ora mancano ancora due round, in programma a fine settembre e fine ottobre.
Quella in Umbria è stata una sfida nella sfida, tecnica, di coraggio, voglia di riscatto, ma soprattutto di tenacia, per tutte le 11 speciali disputate sabato e le nove di domenica concluse sotto la pioggia. Del resto, sono diverse le qualità necessarie per vincere, in particolare agli Assoluti, dove in ogni speciale i distacchi tra i primi sei-sette sono ormai nell'ordine di pochi secondi se non di decimi.
Una due giorni dominata da Freeman,





A destra, Steve Holcombe, che guida la classifica degli stranieri, qui sopra Matteo Cavallo, primo nella 300 2T.



Sopra Andrea Verona, leader dell’Assoluta in campionato. Sotto Lorenzo Macoritto, in basso Davide Soreca.







su un percorso di 46 km ripetuto quattro volte sabato e tre domenica, con all'interno tre bellissime e tecniche speciali preparate dal Moto Club Spoleto, a iniziare dal Cross Test di quattro chilometri, quindi l'Extreme Test di 1,5 km e l'Enduro Test di 5,5 km a cui aggiungere il Super Test di venerdì.

LO SQUALO Freeman è tornato! Dopo l'iniziale "zero" per la frattura del mignolo della mano sinistra nel Super Test di inizio marzo agli Assoluti di Cavaglià, a Spoleto il sette volte iridato ha fatto bottino pieno incassando 40 punti, che gli hanno consentito di passare dalla quarta alla terza posizione nella classifica Assoluta, nell'ennesima sfida in volata con Verona, Holcombe e Ruprecht, a cui aggiungiamo per volontà nel ritrovare la forma migliore il neozelandese Hamish MacDonald, che si era infortunato alla spalla sinistra nel secondo GP in Portogallo.
Non era iniziato nel migliore dei modi il fine settimana di Verona. Lo splendido Super Test tracciato nel centro storico di Spoleto, lungo il greto del fiume Tessino, è stato vinto da Freeman su Ruprecht e Verona. Sabato, al Cross Test-1, Verona è caduto a metà prova perdendo oltre 15" con il retrotreno distrutto. Holcombe, invece, è stato il più veloce mantenendo il comando

Sopra, Manolo Morettini e, a destra, Kevin Cristino. Qui accanto, Samuele Bernardini.







Sopra, Thomas Oldrati, la cui stagione è compromessa, qui accanto Alberto Elgari, imprendibile nella 125 2T. Nell'altra pagina, Francesca Nocera.





dell'Assoluta dopo l'Extreme Test-1 per poi lasciarlo a Freeman all'Enduro Test-1. Nel secondo giro, Freeman ha allungato dopo l'Enduro Test-2. Alla fine del terzo giro Freeman ha rafforzato la leadership con 37"84 su Holcombe, 43"41 su Ruprecht e 53"18 su Verona, con Oldrati addirittura settimo Assoluto e primo della 250 4T. Ma all'Enduro Test-4 il bergamasco ha rimediato la grave caduta: con Oldrati cosciente, alcuni piloti si sono fermati per assisterlo, altri sono ripartiti a cannone per avvisare il servizio medico. La speciale è stata annullata su richiesta dei piloti e dei team con pieno consenso della direzione di gara. A Oldrati è stata riscontrata la frattura scomposta di tibia e perone sinistri e nei giorni successivi è stato sottoposto a intervento chirurgico.

NEL SECONDO giorno, tre giri e nove speciali, subito con la lotta a tre tra Verona, Holcombe e Freeman. Quest'ultimo è andato al comando dopo l'Enduro Test-1, una leadership mantenuta nonostante il clamoroso giro finale di Verona, che grazie a una strepitosa prova nell'ultimo Enduro Test ha sfiorato la vittoria assoluta. Il veneto è stato preceduto da Freeman di soli 3"56, mentre Holcombe è stato terzo.
Nella Coppa Italia due vittorie per Sunny Marconato nella Cadetti 50, la Junior è stata dominata da Elia Zucconi, la Senior è andata ad Antonino Arcuri, la Major a Paolo De Michelis, la Veteran invece a Carmelo Luigi Puglisi. Nella Coppa FMI dominio di Gabriele Melchiorri nella classe 2T e Alessio Bigiarini nella 4T.

LE CLASSIFICHE

IN CAMPIONATO DOPO 3 PROVE DI 5

Classifica Assoluta: 1. Verona (Ita, GASGAS 350 4T) 82; 2. Holcombe (Gbr, Honda-RedMoto 250 4T) 78; 3. Freeman (Gbr, Beta 300 2T) 75; 4. Watson (Gbr, Beta 350 4T) 67; 5. Bernardini (Ita, Honda-RedMoto 300 4T) 53; 6. Cavallo (Ita, TM Boano 300 2T) 47; 7. Ruprecht (Aus, Scherco CH Racing 300 4T) 40; 8. Norrbin (Sve, Fantic 300 2T) 36; 9. MacDonald (Nzl, Sherco-CH Racing 300 2T) 33; 10. Pavoni (Ita, Husqvarna-JET Zanardo 350 4T) 30; 11. Lesiardo (Ita, Husqvarna-JET Zanardo 300 2T) 25; 12. Macoritto (Ita, TM-Boano 250 2T), 21.

Classe 125 2T: 1. Elgari (TM, Boano-Costa Ligure) 100; 2. Colorio (Husqvarna, JET-Zanardo) 77; 3. Scardina (Fantic) 73; 4. Verzeroli (KTM, Pro Racing Sport) 66, 5. Pasquato (Fantic) 51.

Classe 250 2T: 1. Macoritto 100; 2. Micheluz (Husqvarna, Osellini) 71; 3. Martini (GASGAS) 68; 4. Doglio (Sherco) 57; 5. Mei (Beta) 56.

Classe 300 2T: 1. Cavallo 100; 2. Lesiardo 85; 3. Nava (KTM, Pro Racing Sport) 67; 4. Ciani (Beta) 58; 5. Bernini (Rieju) 56.

Classe 250 4T: 1. Soreca (Kawasaki, MGR–ASI) 94; 2. Moroni (Honda, RedMoto) 79; 3. Traini (Husqvarna) 69; 4. Segantini (Husqvarna) 59; 5. Oldrati (Honda, RedMoto) 57.

Classe 450 4T: 1. Verona 100; 2. Bernardini 85; 3. Pavoni 75; 4. Giacchero (KTM) 57; 5. Del Coco (KTM) 52.

Junior "Under 23": 1. Cristino (Fantic 250 4T) 97; 2. Morettini (Honda, RedMoto 250 4T) 69; 3. Rinaldi (GASGAS, GTG-Motogamma-Contec-Lunigiana 250 4T) 64; 4. Bellucci (Beta, 250 2T) e Fabris (Husqvarna, Osellini 250 2T) 56.

Stranieri: 1. Holcombe 84; 2. Watson 78; 3. Freeman 77; 4. Ruprecht 60; 5. Norrbin 57.



LETTENBICHLER FA TRIS

Il tedesco si aggiudica per la terza volta la classica austriaca, **salendo a 10 successi di fila nel Mondiale.** Sul podio Hart e Roman

di Dario Agrati
Foto: Future7Media Andrea Belluschi Red Bull Content Pool





Manuel Lettenbichler, 26 anni, ha confermato in Austria lo status di dominatore dell'Hard Enduro.

EISENERZ – Manuel Lettenbichler incanta al Red Bull Erzbergrodeo, vincendo per la terza volta consecutiva la classica gara austriaca dell'Iron Giant, valida come seconda prova del mondiale FIM Hard Enduro. La corsa pioniera degli Enduro Estremi, andata in scena nei pressi della cittadina mineraria austriaca di Eisenerz, ha vissuto l'edizione numero 28, per un autentico festival dell'Enduro. La celebre miniera di ferro scavata all'aperto e composta da oltre 60 piani, è stata popolata anche quest'anno da oltre 1300 iscritti. Giovedì e venerdì, le prime due giornate di gara sono servite per qualificare i 500 piloti più veloci del Blaklader Iron Road Prologue, sugli sterrati attorno all'immensa cava della miniera del "Gigante di Ferro". La finale è stata con i piloti al via in gruppi (i migliori 50 nel primo) per spettacolarissime partenze in linea.

IL PROLOGO disputato nel 2023 aveva visto Andrea Verona ottenere il miglior tempo, ma quest'anno l'azzurro ha dovuto saltare l'appuntamento austriaco per la concomitanza con gli Assoluti d'Italia a Spoleto. Senza Verona, l'antipasto ha premiato il suo rivale nel Mondiale, Josep Garcia. Finendo quarto, il sudafricano Wade Young,





leader della Red Bull Tread, si è invece assicurato il massimo dei punti in campionato per la qualificazione al *main event* di domenica. Quinta posizione per Lettenbichler davanti a Teodor Kabakchiev e Jonny Walker. Domenica la finale del Red Bull Erzbergrodeo ha visto scattare Will Hoare davanti a tutti, superato però dal tedesco Chris Gunderman, mentre alla prima curva è caduto Trystan Hart, rallentando Kabakchiev e Young. Lettenbichler ha ben presto preso il comando guadagnando subito secondi su Hoare e Gunderman. Il leader del Mondiale non ha però avuto vita facile, con le posizioni di testa che sono cambiate soprattutto nei tratti boscosi. Al check-point 8, Lettenbichler è però ritornato al comando: il tedesco della KTM ha iniziato la sua galoppata solitaria, aumentando sempre di più il vantaggio.

SUPERATI i restanti tredici check-point, Lettenbichler ha completato il percorso in 2 ore e 47 minuti, assicurandosi la sua terza vittoria consecutiva all'Erzbergrodeo e il secondo successo in due prove del mondiale Hard Enduro 2024, bissando il trionfo nell'apertura stagionale in Galles. «*Sono senza parole per questa vittoria. Ottenere tre vittorie di fila qui al Red Bull Erzbergrodeo è una sensazione incredibile, ma questa è anche la mia decima vittoria consecutiva in una gara del mondiale Hard Enduro. La corsa è stata davvero impegnativa, con molte nuove sezioni, ma ho evitato errori e ho vinto grazie anche alla mia formidabile squadra*» ha commentato Lettenbichler.

Alle sue spalle, Kabakchiev è stato tra i più veloci, tuttavia il bulgaro della Sherco ha commesso diversi errori. Hart, dopo l'iniziale caduta ha recuperato arrivando al check-point 14 in seconda posizione, poi mantenuta fino all'arrivo. La battaglia per il terzo gradino del podio ha visto lottare fino all'ultimo Mario Roman e Graham Jarvis, appaiati fino al check-point 23. Aiutandosi a vicenda in un incredibile esempio di fair play, i due hanno lottato fino al penultimo check-point, quando Roman ha conquistato la terza posizione. Per Jarvis, cinque volte vincitore in Austria, i sogni di un altro podio all'Erzbergrodeo sono svaniti. Grande battaglia per la Top 5 tra Young e Kabakchiev, che si sono scambiati di posizione più volte: a prevalere è stato Young, con Kabakchiev che ha perso anche il sesto posto in favore di Walker. Ma per il bulgaro non era finita, dato che è stato sanzionato per aver mancato il quinto check-point.

NEL MONDIALE Junior si è imposto l'inglese Mitch Brightmore grazie alla settima posizione assoluta, precedendo Matthew Green. Nella Hard Enduro Women, vittoria della spagnola Sandra Gomez. Migliori italiani all'arrivo, Davide Paganoni 22°, Michele Bosi 24° e Diego Nicoletti 25°.

La prossima prova del mondiale FIM Hard Enduro sarà l'Xross Hard Enduro Rally in Serbia, dal 19 al 22 giugno. MS



Qui sopra, Mario Roman, capace di confermarsi sul podio, alle spalle di Manuel Lettenbichler e di Trystan Hart. In alto, il canadese della KTM, secondo al traguardo.

LE CLASSIFICHE

RED BULL ERZBERGRODEO
1. Lettenbichler (Ger, KTM) in 2h47'23"277; 2. Hart (Can, KTM) 3h07'40"648; 3. Roman (Spa, Sherco) 3h21'47"03; 4. Jarvis (Gbr, Husqvarna) 3h23'39"296; 5. Young (Saf, GASGAS) 3h39'48"824; 6. Walker (Gbr, Beta), 3h40'28"735; 7. M. Brightmore (Gbr, Husqvarna) 3h48'32"153; 8. Green (Saf, KTM) 3h56'31"455.

IN CAMPIONATO (dopo 2 round su 7): 1. Lettenbichler punti 45; 2. Roman 32; 3. Young 29; 4. M. Brightmore 24; 5. Kabakchiev (Bul, Sherco) 21; 6. Moret (Spa, Sherco) 18; 7. Riba (Spa, KTM) 17; 8. Green 17; 9. Hoare (Gbr, Rieju) 13; 10. Nedved (Cze, KTM) 12.

JUNIOR: 1. M. Brightmore 42; 2. A. Brightmore (Gbr, GASGAS) 37; 3. Moorhouse (Gbr, Beta) 28; 4. Crayston (Gbr, KTM) 27; 5. Csizmazia (Ung, Husqvarna) 20.



SORTILEGIO FINITO

Per la prima volta, Bou fa doppietta nella prova sui Pirenei, dove risiede. Grattarola in Top 5 alla vigilia del GP Italia



Toni Bou si è confermato implacabile anche ad Andorra, dove pure nel Mondiale non ha sempre avuto grande fortuna.

NEMO propheta in patria è una locuzione latina che indica la difficoltà delle persone a emergere in ambienti a loro familiari. Vale persino per un campione come Toni Bou, abituato a vincere ininterrottamente dal 2007, poiché il GP Andorra è sempre stata una prova indigesta. In quella che è divenuta la sua residenza, però, questa volta il portacolori Montesa ha rotto il sortilegio, ottenendo la prima doppietta.
Grazie a una guida sopraffina, Bou è riuscito a superare ostacoli impossibili per gli avversari. Bou ha chiuso con soltanto 22 punti il Day 1, contro i 58 del compagno di squadra Gabriel Marcelli e di Jaime Busto (GASGAS), due talenti cristallini della scuola spagnola che soltanto dopo la discriminante dei passaggi a 1 hanno chiuso nell'ordine. La domenica, il 17 volte iridato, dopo aver conquistato la vetta alla terza zona, ha dapprima chiuso con 17 punti, contro i 28 di Busto e i 44 di Marcelli, e nel secondo giro ha terminato a zero penalità le 12 sezioni!
In una TrialGP dal risultato scontato va segnalata la performance di Adam Raga. Il neoportacolori della Sherco, a 42 anni sta scrivendo una storia dai contorni romantici visto che nessuno, prima di lui, aveva allungato la carriera iridata fino a questa età. L'ultimo iridato prima dell'era-Bou, anche successivamente è riuscito a mettere in difficoltà l'avversario, e dopo quattro giornate di gara è al terzo posto della TrialGP.
La classe regina vede ora la presenza di tre piloti azzurri. Matteo Grattarola è da anni un pilota da podio ma in questa occasione la fortuna non gli è stata amica. Il portacolori della Beta è giunto quinto sabato, a soltanto due punti dal bronzo, mentre domenica ha confermato la stessa posizione terminando nuovamente vicinissimo agli avversari. Soddisfazioni per Luca Petrella (GASGAS), decimo sabato, e Lorenzo Gandola (Beta Team Locca), undicesimo domenica.

GEORGE Hemingway, iridato 2023 della Trial3, ha deciso di tentare il bis con la sua Beta 125. E in entrambe le giornate il giovane inglese ha dettato legge imprimendo un ritmo insostenibile per gli altri.
Nella Trial2 vinta da Alex Canales hanno preso il via anche gli azzurri Carloalberto Rabino (Beta Team Rabino), Mattia Spreafico (Vertigo) e Thomas Bisaccia (TRRS Italia), piloti che ritroveremo anche il prossimo fine settimana a Cortenova, teatro del GP Italia (prevendite dei biglietti già aperte sul sito del MC Valsassina). E chissà che in patria non arrivino piacevoli sorprese come già in passato.
Christian Valeri - Foto Segales

IN CAMPIONATO
TRIALGP: 1. Bou 80, 2. Marcelli 64, 3. Raga 55
TRIAL2: 1. Canales 65, 2. Peace 57, 3. Farrè 53
TRIAL3: 1. Hemingway 40, 2. Piquet e Sim 32



ELIA DA SOGNO

Sammartin strappa il proscenio al campione del Mondo, Schmidt, molto falloso. Il veneto si prende la vetta alla classifica della serie tricolore

BUSCA – Il nostro Elia Sammartin si è imposto, con la Honda Gazza, davanti al francese Steve Bonnal. E soprattutto si è preso la tabella rossa con ampio vantaggio sul tedesco Marc-Reiner Schmidt, scivolato quando era secondo nella manche conclusiva. Il terzo round degli Internazionali d'Italia Supermoto in Piemonte è stato ricco di colpi di scena, poiché l'asfalto molto tecnico della pista cuneese ha sfidato ogni pilota a mettere in campo abilità incredibili per emergere al meglio delle rispettive possibilità.

ARRIVATO da leader della SM1 Pro, l'ufficiale TM L30 Racing Marc-Reiner Schmidt è andato a vincere la prima manche della classe regina. Al via di Gara 1 Bonnal ha preceduto Schmidt, quindi Sammartin, Luca D'Addato e Giovanni Bussei. Subito al secondo giro il tedesco, all'interno di una curva, ha superato Bonnal portandosi al comando. Anche il veneto ha passato il francese cercando il confronto con l'iridato Schmidt, che però ha gestito bene il vantaggio andando a vincere davanti a Sammartin e Bonnal. Giù dal podio dopo una bella prima finale, D'Addato, Fabrizio Bartolini e Jan Ulman.
In Gara 2, holeshot per Sammartin su Schmidt, scivolato subito dopo a seguito di un contatto con il cordolo. Il tedesco ha ripreso la corsa, ha fatto segnare il miglior tempo ma è finito 17°. Sammartin è fuggito andando a vincere la sua prima manche della stagione, precedendo Bonnal e D'Addato. La gara ha così trovato la sua stabilità nella zona podio, mentre alle spalle del terzetto le posizioni si sono continuamente aggiornate fino al quarto posto finale di Tim Szal, quindi Mitja Krasniqi e Ulman.
Vittoria di giornata per Sammartin, divenuto anche il nuovo leader della graduatoria davanti a Schmidt, Bonnal, D'Addato e Bartolini.

NEL GRUPPO dei piloti Fast, in gara con i Pro, è stato Christian Bellemo a fare sua la tappa piemontese, con un secondo e un primo posto nelle manche, precedendo il capoclassifica del campionato Nico Grazioli, primo e terzo nelle manche. Terzo di giornata e in campionato Alberto Sacchi.
Nelle gare della categoria SM4, Sciarretta è andato in testa al via della prima manche ma, poco dopo metà gara, il debuttante monzese Mattia Rato gli ha strappato il comando vincendo la prima manche, davanti a Sciarretta e Alberto Surra. Nella manche conclusiva è stato Sciarretta il più veloce anticipando Rato sullo start. Al quarto giro il monzese ha passato l'abruzzese, è andato in testa e vi è rimasto fino al traguardo, vincendo così la manche davanti al capoclassifica Sciarretta. Un grande risultato per il "Barbaro", protagonista della Moto2 europea.

Claudio Orlandani

LE CLASSIFICHE

SM1 Pro, Assoluta: 1. SAMMARTIN (Honda) punti 460, 2. BONNAL (TM) 380, 3. D'ADDATO (Honda) 310, 4. SCHMIDT (TM) 301, 5. SZALAI (TM) 230, 6. ULMAN (TM) 220, 7. KRASNIQI (TM) 200, 8. BARTOLINI (Honda) 185, 9. BUSSEI (Honda) 170, 10 DOMENICHINI (KTM) 145.
SM1 Pro Campionato dopo tre round: 1. SAMMARTIN 1051, 2. SCHMIDT 820, 3. BONNAL 820, 4. D'ADDATO 720, 5. BARTOLINI 585, 6. ULMAN 535, 7. KRASNIQI 430, 8. DOMENICHINI 342, 9. BUSSEI 304, 10. TESCONI 300.
SM1 Fast Assoluta: 1. BELLEMO (KTM) 170, 2. GRAZIOLI (TM) 160, 3. SACCHI (TM) 146.
SM1 Fast Campionato: 1. GRAZIOLI 363, 2. BELLEMO 354, 3. SACCHI 349.

Elia Sammartin ha vinto a Busca, prendendosi il primato anche in campionato.

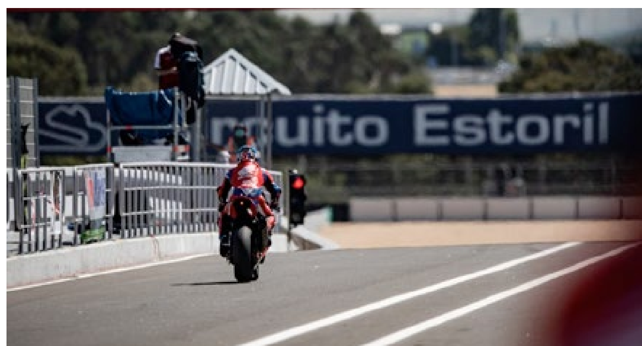




Superbike torna l'Estoril

Cancellata la tappa del Balaton Park,

la destinazione portoghese ospiterà il Mondiale in ottobre



FINALMENTE anche l'ultimo tassello del calendario Superbike 2024 è stato sistemato. È divenuta ufficiale l'uscita dell'appuntamento ungherese di Balaton Park (prevista a fine agosto), a causa di problemi economici. Inizialmente la Dorna ha tentato di restare in Ungheria, ma anche i tentativi con il Pannonia Ring sono stati vani e si è dunque dovuto guardare altrove. La prima soluzione esterna all'Ungheria si è rivelata vincente, dato che a sostituire il Balaton Park sarà l'Estoril. Il tutto con un cambio di date importante, dato che il tracciato portoghese ospiterà le derivate dall'11 al 13 ottobre, ponendosi dunque come penultimo round stagionale, prima del gran finale di Jerez. Estoril torna in calendario due anni dopo l'ultima volta, ossia il 2022, quando a prendersi la scena furono Alvaro Bautista (primo in Gara 1), e Jonathan Rea, vincitore sia in Superpole Race che in Gara 2.

NEL CHIANTI CON "LE MANETTE DEL VALDARNO"



DA VENERDÌ a domenica si svolge la XIV edizione del Motoraduno "Le Manette del Valdarno", nello splendido scenario delle colline del Chianti. Ricavato in beneficenza, come da tradizione. Il Moto Club ha sostenuto gli ospedali pediatrici Meyer e Bambin Gesù, gli enti per la lotta ai tumori (CALCIT), le Case-Famiglia e Onlus che si occupano di amici diversamente abili o di bambini in difficoltà, da ONAOMAC (fondazione che si occupa di orfani e vedove dell'Arma dei Carabinieri) ad AMREF. Il raduno è per tutti i tipi di moto e si può scegliere se partecipare a tutta la manifestazione o soltanto a un singolo evento. Domenica, Mototour dell'amicizia, in ricordo di Beatrice Bossini.



"CASA DOVI" DIVENTA CENTRO TECNICO FMI

Procedono positivamente i lavori per l'edificazione del Centro Tecnico Federale di Faenza. Nei giorni scorsi la FMI e il Moto Club 04 Park hanno siglato l'accordo operativo che disciplina la concessione dei locali adibiti a Centro Tecnico FMI all'interno dell'impianto di Monte Coralli. Erano presenti il vice sindaco di Faenza, Andrea Fabbri, il presidente FMI Giovanni Copioli e Andrea Dovizioso, in rappresentanza del sodalizio (**nella foto**). Il Centro Tecnico Federale sarà dedicato principalmente al Fuoristrada e verrà utilizzato come punto di riferimento sia per i raduni collegiali dei Pata Talenti Azzurri che per i molteplici progetti educativi della FMI.



CONCORSO GRT

LA E-BIKE IN PREMIO

In occasione della tappa di Misano del WorldSBK, Yamaha Motor e il Team GRT GYTR ProShop hanno preparato più di una sorpresa per i loro tifosi. Chi farà visita al team avrà la possibilità di partecipare al concorso "Yamaha World Super eBike", per provare a vincere l'e-MTB MORO 07 a pedalata assistita della Casa giapponese.



HELLAS RALLY RAID

CERUTTI-APRILIA AL TOP

Con una fantastica prestazione di squadra, Jacopo Cerutti, già vincitore dell'Africa Eco Race, e Francesco Montanari hanno centrato la doppietta nella classe M6 all'Hellas Rally Raid in Grecia, alla guida delle Aprilia Tuareg 660. Cerutti ha lottato anche per la vittoria assoluta chiudendo quarto, nella corsa vinta da Toni Mulec.



FERNANDEZ E CANET

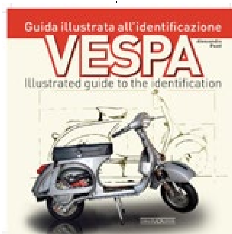
OPERATI NELLA PAUSA

Sia Raul Fernandez che Aron Canet si sono sottoposti all'operazione per il problema di sindrome compartimentale, uno degli infortuni più ricorrenti. I due interventi sono perfettamente riusciti e sia il pilota MotoGP che il pilota Moto2 non dovrebbero mancare al prossimo appuntamento di Assen.

RACING SHOP

GIORGIO NADA EDITORE
VESPA: GUIDA ILLUSTRATA ALL'IDENTIFICAZIONE

È IL VOLUME perfetto per chi ama la Vespa e vuole conoscerne tutti i segreti con 240 pagine e oltre 1100 foto. Nella guida illustrata all'identificazione di Alessandro Pozzi c'è la possibilità di scoprire l'evoluzione dell'iconico scooter italiano a marchio Piaggio grazie al materiale inedito raccolto che censisce e documenta ogni più piccola variazione apportata ai diversi modelli. Nel dettaglio l'autore ha scattato fotografie che illustrano in dettaglio tutte le versioni prodotte dal 1946 al 1983. Prezzo 49 Euro. ***www.giorgionadaeditore.it***



GIVI
PER UN VIAGGIO PERFETTO

Se la famiglia di valigie in alluminio Monokey Alaska è un punto di riferimento per il segmento Touring, oggi alla collezione si aggiungono una coppia di laterali da 36 litri e 2 topcase, da 56 e 44 litri, realizzate in alluminio in doppia versione, Natural e Black. Tra le caratteristiche più importanti ci sono il sistema di apertura con cerniere "a pettine" per una rigidità strutturale maggiore e il sistema brevettato Wirelease, che prevede lo sgancio della valigia dalla piastra, o dal telaio laterale, tramite la rotazione di una manopola esterna con un sistema a cavo d'acciaio più semplice e lineare. Prezzi da 319 a 549 Euro.
givimoto.com



MOMODESIGN
L'EVOLUZIONE DEL DEMI JET URBANO

Il nuovo casco FGTR, il moto demi jet urbano di Momodesing, si evolve in tutte le sue forme grazie alla collaborazione con Dainese. Completamente ridisegnato per esaltarne gli elementi distintivi, ha



anche nuovi colori e grafiche ed è stato perfezionato sia nella sicurezza che nel comfort. Il risultato sono FGTR Evo e FGTR Classic, le nuove linee della gamma 2024 (con certificazione E2206). Evo è la versione premium, caratterizzata da dettagli artigianali, tre misure di calotta disponibili e la nuova visiera con due supporti in fibra di carbonio in finitura opaca. Prezzi da 199 a 239 Euro.
www.momodesign.com

SBK IN TV
EMILIA-ROMAGNA

SKYSPORTMOTOGPHD NOW

VENERDÌ 14 GIUGNO
10.15: Superbike FP1
13.20: Mondiale Women Superpole
14.05: Supersport 300 Superpole
14.55: Superbike FP2
15.55: Supersport Superpole

SABATO 15 GIUGNO
10.55: Superbike Superpole
11.45: Mondiale Women Gara 1
12.40: Supersport 300 Gara 1
13.45: Superbike Gara 1
15.10: Supersport Gara 1

DOMENICA 16 GIUGNO
10.45: Superbike Superpole Race
11.45: Mondiale Women Gara 2
12.40: Supersport 300 Gara 2
13.45: Superbike Gara 2
15.10: Supersport Gara 2

TV8

SABATO 15 GIUGNO
13.45: Superbike Gara 1

DOMENICA 16 GIUGNO
12.55: differita SBK Superpole Race
14.00: Superbike Gara 2



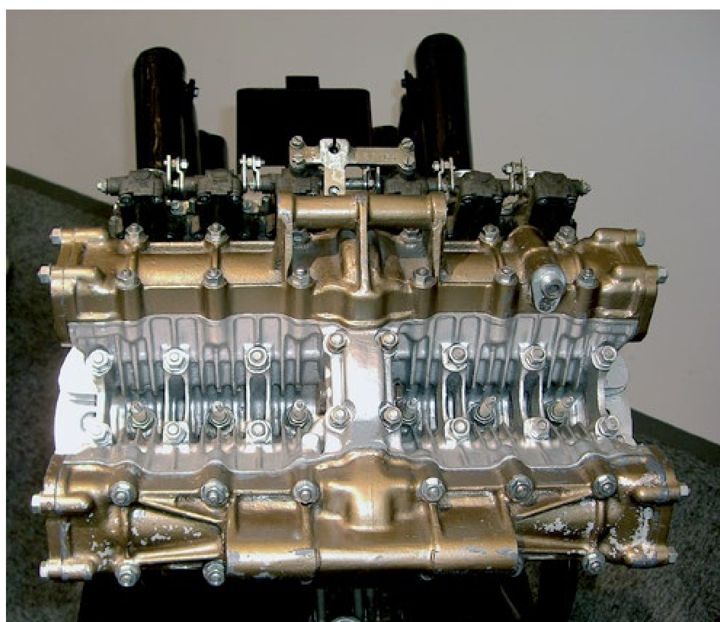
di Massimo Clarke — massimo.clarke@libero.it

IL FRAZIONAMENTO DEL MOTORE E...

... le sue conseguenze. Gli esempi dei pluricilindrici figli di idee innovative che hanno scritto la storia



ALCUNI argomenti sono senza dubbio più accattivanti di altri e, anche se sono stati trattati non tanto tempo fa in questa rubrica, a giudicare dalle mail che arrivano sono tutt'ora di grande interesse per un congruo numero di lettori. Uno di essi riguarda il frazionamento del motore e le sue conseguenze. L'occasione diventa ora propizia anche per parlare di alcune moto con un grande numero di cilindri delle quali è interessante sottolineare certi aspetti e magari fornire qualche dato in più, rispetto a quanto fatto in passato.
Cominciamo dicendo che le MotoGP devono fare i conti con un regolamento che, oltre a porre un limite all'alesaggio, e quindi a stabilire anche la corsa, indica il massimo numero dei cilindri. Devono essere quattro, disposti non importa come. Dunque, se il massimo alesaggio è 81 mm, per arrivare alla cilindrata piena (o meglio, a 999 cm³) la corsa deve essere 48,4 mm. Senza tale limite al frazionamento, magari, qualche costruttore avrebbe pensato a un sei cilindri, naturalmente con un'architettura a V per contenere l'ingombro trasversale. In questo modo sarebbe stato possibile raggiungere una potenza più elevata di quella degli attuali quadricilindrici. Del resto la Honda non ha corso dal 2002 al 2006 con un V5? E già negli anni Cinquanta l'Ingegner Carcano aveva pensato a un frazionamento elevato (ben otto cilindri nel suo caso), abbinandolo a un'architettura a V, per ottenere prestazioni superiori a quelle della concorrenza a quattro cilindri.
L'incremento di potenza ottenibile con un sei cilindri rispetto a un quadricilindrico della stessa cilindrata, a parità di rapporto corsa/alesaggio, di velocità media del pistone e di pressione media effettiva è del 14% circa. Tale miglioramento prestazionale si ottiene grazie alla maggiore superficie dei pistoni e all'incremento del regime di rotazione. Nel 1957-58 la MV Agusta realizzò una 500 a sei cilindri in linea rimasta però allo stadio di prototipo. A scendere in gara con una moto dotata di tale frazionamento, e con risultati eccellenti (due Mondiali nella classe 250 e uno nella 350), fu la Honda negli anni Sessanta. La sua RC 165 bialbero a 24 valvole, che esordì a Monza nel 1964, aveva i cilindri in linea e il raffreddamento ad aria. L'alesaggio di 39 mm era abbinato a una corsa di 34,5 mm e la potenza era dell'ordine di 55 cavalli a 17.000 giri/min. L'angolo tra le valvole, che avevano un diametro di 16 mm all'aspirazione e di 14 mm allo scarico, era di 75°. Ciascun pistone, a mantello intero e dotato di due segmenti, pesava 43,5 grammi e veniva vincolato alla biella in acciaio da cementazione da



La testa della Honda RC 165 a sei cilindri di 250 cm³ alloggiava 24 valvole, piazzate su due piani inclinati tra loro di 75°. In questo motore raffreddato ad aria da 220 cavalli/litro la distribuzione bialbero era comandata da ingranaggi disposti centralmente.



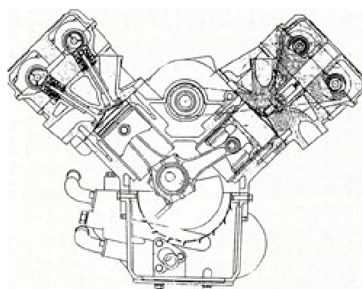
Questa rara immagine mostra la biella in acciaio da cementazione (lunga 70 mm) e il pistone a mantello intero con il cielo fortemente bombato della straordinaria Honda sei cilindri da GP, vincitrice di tre Mondiali negli anni Sessanta.



Sul finire degli anni Settanta la Honda ha realizzato una sei cilindri stradale, la CBX 1050. Pure in questo caso il raffreddamento era ad aria, ma la distribuzione bialbero a quattro valvole era comandata da due catene.



La BMW K 1600 è uno splendido esempio di bella meccanica. La larghezza è contenuta in 560 mm grazie anche a un interasse tra le canne dei cilindri di soli 77 mm.



Sezione trasversale del sei cilindri Laverda a V di 90°, presentato alla fine del 1977. Di disegno molto avanzato, questo motore di 1000 cm³ avrebbe potuto trasformarsi nel capostipite di una famiglia di modelli modulari.

uno spinotto del diametro di soli 9 mm.
Nel 1969 la MV realizzò una 350 a sei cilindri che però non gareggiò a causa del nuovo regolamento, che limitava il frazionamento.
L'architettura in linea, che prevede un albero a gomiti su sette supporti di banco e scoppi equidistanti, consente una perfetta equilibratura. La larghezza del motore è però rilevante. Questa strada è stata seguita da alcuni importanti motori di serie, a cominciare dalla Benelli con la sua 750 presentata alla fine del 1972 ed entrata in produzione un paio d'anni più tardi. In seguito da essa è stata ricavata una versione di 900 cm³. Le vendite sono state modeste in entrambi i casi.
Assai meglio è andata alla Honda con la sua CBX di 1050 cm³ presentata alla fine del 1977. Questa moto aveva la distribuzione bialbero comandata da due catene e quattro valvole per cilindro inclinate tra loro di 63°. La potenza del motore, che aveva un alesaggio di 64,5 mm e una corsa di 53,4 mm ed era largo 595 mm, era di 105 CV a 9000 giri/min.
La Kawasaki Z1300 apparsa nel 1979 era raffreddata ad acqua e aveva le canne riportate in umido. Le due valvole di ogni cilindro avevano diametri di 34,5 mm all'aspirazione e di 29,4 mm allo scarico ed erano inclinate tra loro di 66°. Le misure caratteristiche erano 62 x 71 mm e la potenza veniva indicata in 120 CV a 8000 giri/min.
Il motore bialbero a 24 valvole della BMW K 1600 rappresenta al meglio la moderna tecnica quattrotempistica. Largo soltanto 560 mm, ha un alesaggio di 72 mm e una corsa di 67,5 mm ed eroga 160 CV a 7500 giri/min.

A QUESTO punto appaiono opportune alcune parole su ciò che comporta una struttura a V con un frazionamento su sei cilindri. Se l'angolo tra le due bancate è di 60°, le fasi utili (cioè gli "scoppi") sono distanziate uniformemente, susseguendosi ogni 120° di rotazione dell'albero a gomiti, che in questo caso è dotato di sei manovelle. Le forze sono equilibrate ma non le coppie. Se invece l'angolo è di 90°, l'albero ha tre manovelle (e quindi quattro perni di banco) e le fasi utili si susseguono ogni 150°... 90°... 150°... 90°... Le forze sono equilibrate ma le coppie del primo ordine sono sbilanciate. Poco male, perché anche in questo caso si può rimediare ricorrendo a un equilibratore dinamico. Va anche detto che per avere gli scoppi equidistanti, in campo auto talvolta si impiegano tre manovelle sdoppiate (con uno sfasamento di 30°).
L'unica Casa che ha imboccato con decisione questa strada è stata la Laverda con la

Quello dello Scrambler 250 è stato l'ultimo motore Ducati a impiegare un pistone con quattro segmenti, dei quali due raschiaolio. Nelle versioni più spinte (Mark 3 e Desmo) dello stesso monocilindrico i segmenti erano tre.



sua straordinaria 1000 V6 presentata alla fine del 1977. Il motore a V di 90°, di chiara scuola automobilistica, aveva un alesaggio di 65 mm e una corsa di 50 mm ed erogava 143 CV a 11.000 giri/min.

L'IDEA era di farne il capostipite di una famiglia di motori a V modulari, ossia anche a quattro e a due cilindri. L'angolo tra le valvole era di 20° e la lunghezza delle bielle di 100 mm. Le canne dei cilindri erano riportate, con soltanto la parte superiore, ridotta a poco più di un bordino, lambita dall'acqua. L'asse dell'albero a gomiti era disposto longitudinalmente e la trasmissione finale era ad albero. Non furono in pochi a pensare, all'epoca, che forse sarebbe stato meglio, in ottica sportiva, disporre il motore con l'asse dell'albero trasversale rispetto al telaio. MS

LETTERA DELLA SETTIMANA

PISTONI CON TRE E QUATTRO SEGMENTI

STO RESTAURANDO un motore Ducati 250 a carter larghi degli Anni '60 e mi trovo di fronte a un dilemma. Il vecchio pistone era a tre segmenti ma come ricambio ne ho trovato (a una cifra umana) soltanto uno a quattro segmenti. In casi del genere, che probabilmente non sono rari quando si "gioca" con le Moto d'Epoca, come conviene comportarsi? E, nel mio caso, cosa succede se monto un "quattro segmenti"? Oppure ha senso installare questo pistone lasciando vuota la cava del quarto segmento?

Francesco Poletti

LA SUA DOMANDA *è singolare. I pistoni con quattro segmenti ebbero una certa diffusione negli anni Cinquanta ma già nel decennio successivo divennero una rarità. Venivano in genere impiegati tre segmenti di tenuta e un raschiaolio. Fondamentale anche qui era il contributo dei fornitori, che non sempre fornivano pistoni completi di segmenti, in ogni caso prodotti da altre aziende. Se l'accoppiamento tra pistone e canna era ottimale, con movimenti secondari ridotti al minimo, i segmenti potevano lavorare al meglio e tre erano sufficienti sia ai fini della tenuta ai gas che per il controllo del consumo di olio. In diversi casi però evidentemente questo non accadeva, o i segmenti non erano all'altezza della situazione e quindi si aumentava il loro numero. Qualche volta se ne impiegavano due di tenuta e due raschiaolio. È il caso di alcuni monocilindrici Ducati, nei quali il secondo raschiaolio era piazzato sotto lo spinotto e non sopra. Le 250 della serie a carter larghi avevano tre segmenti nelle versioni più performanti (Mark 3, Mark 3 D e Desmo) e quattro nello Scrambler e nel Monza (prodotto soltanto nel 1968). I modelli 350 e 450 erano invece tutti a tre segmenti. Il pistone delle 250 aveva un diametro nominale di 74 mm ed era disponibile al ricambio in ben quattro maggiorazioni. Se l'altezza di compressione è la stessa, dovrebbe essere possibile montarne uno a quattro segmenti, ma occorre controllare la forma del cielo e la distanza con le valvole durante l'incrocio. Da scartare l'idea di eliminare un segmento. Personalmente cambierei la canna del cilindro: trovare un pistone della misura standard è più facile, rispetto a uno maggiorato. L'operazione è semplice: bastano circa 80° C. È bene utilizzare il forno di cucina per un riscaldamento graduale e uniforme. E poi rivolgersi a una buona rettifica per la levigatura della canna (meglio andarci con il nuovo pistone).*

DIZIONARIO TECNICO

PINZA FISSA – Componente fondamentale dei freni a disco, è costituita da un corpo in lega di alluminio (monoblocco nelle esecuzioni più raffinate) nel quale sono alloggiati i pistoni che agiscono sulle pastiglie. Quando il freno viene azionato queste ultime serrano con forza il disco ostacolandone la rotazione. I pistoni, sempre contrapposti, possono essere due ma più spesso sono quattro (e non mancano esempi nei quali sono sei). La pinza può essere fissata al piedino della forcella (o al fodero) con attacco trasversale o radiale.

PINZA FLOTTANTE – A differenza delle pinze fisse, quelle flottanti non sono vincolate rigidamente alla forcella (o al forcellone) ma hanno una certa possibilità di movimento trasversale. Sono infatti montate su slitte (spesso costituite da perni o dai gambi di due viti) o su staffe fulcrate. In questo secondo caso si muovono secondo un arco di cerchio e non rettilineamente. Il corpo della pinza è in due parti, in una sola delle quali sono alloggiati uno o due pistoni paralleli, mentre nell'altra vi è soltanto una pastiglia, a essa fissata.

di Roberta Bogi Pagnini — robertabogipagnini@hotmail.it

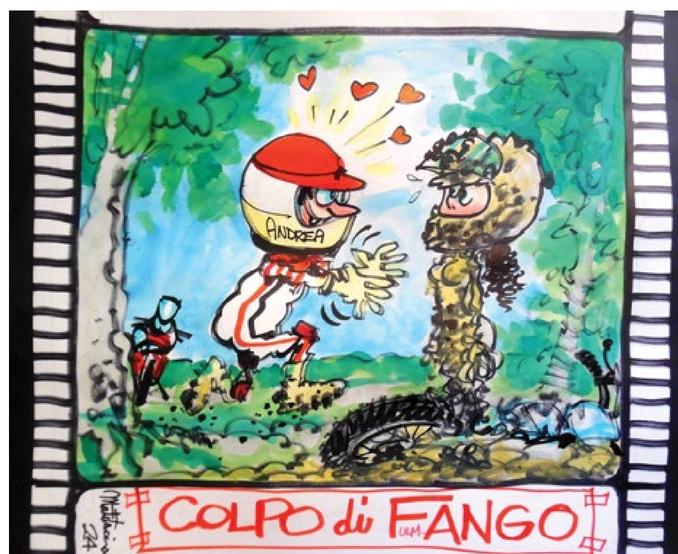
L'AMORE SBOCCIATO NEL... FANGO

La relazione a distanza tra Giulia e Luca: a unirli, ovviamente, sono le due ruote



LA STORIA che vi racconto in questo numero mi è piaciuta fin dal primo momento: l'ho scoperta attraverso una foto trovata per caso sui social. Una coppia in moto, un ragazzo e una ragazza, ognuno in sella al proprio mezzo: felici e sorridenti in mezzo alla radura. Il testo recitava: «*L'amore può sbocciare anche così, tra due appassionati di moto che abitano a più di 1000 km di distanza*». Nello specifico, 1339 chilometri.
Luca è di Milano, Giulia di Catania, e i due si sono trovati, per caso, durante una manifestazione motociclistica che si è svolta in Toscana nel mese di marzo. E come accade nei migliori film romantici, tra i due è sbocciato l'amore, anche se in modo singolare: «*Stavamo tornando da una giornata intensa nella quale era piovuto e il terreno della campagna che stavamo percorrendo era diventato ingestibile* – mi racconta Giulia – *o almeno era tale per me che non sono una guidatrice così esperta. Mi ero fatta convincere da un'amica a partecipare all'evento, credendo che avremmo percorso strade più "semplici". La mia moto si è incagliata nel fango e io sono caduta come una "pera cotta". Non mi sono fatta niente, ma avevo bisogno di aiuto. Ed è qui che ho conosciuto Luca*».
Il ragazzo si è fermato ad aiutare Giulia, soprattutto a rialzare la sua Honda Transalp 750: «*Mi sono vergognata un sacco, era il solito cliché, la ragazza che non riesce a risollevare la moto troppo pesante*».
Ma Luca non l'ha fatta sentire per niente inadeguata e da uno scambio di parole e una conoscenza più approfondita durante i giorni della manifestazione, tra i due è scattato qualcosa. «*Non è semplice* – conclude – *perché abitiamo molto lontano l'uno dall'altra, lui a Milano, io a Catania, ma abbiamo avuto un'idea per risolvere questo problema. Appena c'è la possibilità di staccare qualche giorno dal lavoro, ognuno prende la propria moto e si parte per viaggiare insieme, ogni volta in un posto diverso. Quest'estate vorremmo andare in Croazia, ovviamente in moto. A me servirà per migliorare la guida. Saranno ammesse soltanto alcune strade secondarie più disconnesse, ma niente fango, o almeno spero! In ogni caso, anche se si dovesse presentare qualche inconveniente, so che Luca è accanto a me. Del resto è vero che noi donne possiamo fare tutto al pari dei maschi, ma se si ha uno di loro al fianco a sostenerci e incoraggiarci, senza giudicarci, tutto diventa ancora più bello e facile!*». Sembra un film, vero? E come lo intitolereste?

EFFETTO SERRA



di Diego D'Andrea — d.diegodandrea@gmail.com



LA MILLECURVE

Un percorso che esalta le pieghe a contorno dell'appuntamento di Magione con la Coppa FMI



NEL FINE settimana del 16 giugno la Coppa FMI fa tappa nei pressi del Lago Trasimeno, a Magione. Per prendersi una pausa dalle emozioni di gara, ecco un bell'itinerario per andare alla scoperta di alcune delle perle più preziose dell'Umbria, piegando forte su strade da sogno. Lasciato l'Autodromo Nazionale Umberto Borzacchini, si sfiora Perugia e si punta decisi verso Todi.

Lungo il percorso, è immancabile una tappa a Deruta, caratteristico borgo celebre ovunque per le ceramiche. Attraversata Porta di San Michele Arcangelo, si possono ammirare i resti delle antiche fornaci, una delle quali risale addirittura al 500. In piazza Michelotti, colpisce la chiesa sconsacrata di San Michele Arcangelo del XII secolo un tempo sede della Compagnia del Rosario o della Morte; di fronte, la fontana a pianta poligonale progettata da Fiorenzo Cherubini.

Raggiunta Todi, la sosta è d'obbligo. Anzi, prendetevi il giusto tempo per goderne l'infinita bellezza: una delle perle dell'Umbria. Patria del poeta umanista Jacopone da Todi, tra i suoi vicoli e le sue piazze si respira un'atmosfera unica.
Una passeggiata in pieno Medioevo, a partire dal Palazzo del Capitano, passando per il Palazzo dei Priori e il Duomo, realizzato nel XII secolo sui resti di un tempio dedicato al Dio Apollo. È questo, idealmente, il cuore di Todi.











Durante la visita colpisce l'affresco del "Giudizio Universale" a tutta parete, intorno al rosone centrale, realizzato da Ferraù da Faenza.
Da non perdere è anche il tempio di Santa Maria della Consolazione, appena fuori dalla cinta muraria duecentesca, che in tipica architettura rinascimentale, contrasta con le atmosfere medievali del centro storico.
La sua costruzione risale al XVI secolo su progetto (quasi sicuramente) di Donato Bramante.

Si torna in moto e si prosegue in direzione Orvieto sfruttando la bella e divertente statale 448, che lambisce il lago di Corbara. Suggestiva la vista sul fiume Tevere, che rigonfio d'acqua dà vita al bacino artificiale. Consigliatissima una deviazione (sulla sinistra) per Civitella del Lago, da cui godere una veduta mozzafiato sul lago, dopo un divertente tratto di guida in salita. Tornati sul percorso principale, si prosegue verso l'imponente diga di sbarramento, fino a raggiungere

Tante curve ma anche opere architettoniche di grande prestigio tra atmosfere medievali: è l'itinerario che fa scoprire l'Umbria più vera.



Orvieto, località che non ha certo bisogno di presentazioni. Aggrappata a una rocca di tufo, la "città vecchia" (questo il significato del suo nome in latino, "urbs vetus") regala da sempre stupore e meraviglia a chiunque la raggiunga: la magia del Duomo, una delle più importanti opere architettoniche del Medioevo, le vie del centro, le botteghe artigiane, i cunicoli; le grotte e le cisterne della città sotterranea, e la bella veduta dalla fortezza di Albornoz, per non parlare di un piatto di umbrichelli conditi con sugo di cinghiale. Sono tante le bellezze di questa città, e tra queste spicca il celebre Pozzo di San Patrizio, gioiello di ingegneria rinascimentale, così chiamato in riferimento alla leggenda del santo irlandese, custode di una grotta senza fondo dalla quale si poteva accedere al Purgatorio, dopo aver visto le pene dell'Inferno e osservato la grazia del Paradiso. Profondo 58 metri, si percorre attraverso un'ingegnosa e suggestiva struttura a doppia elica, formata da 248 gradini, grazie alla quale chi scende non incontra chi sale.

Lasciata Orvieto, si percorre il primo tratto della celebre "Millecurve" – il più bello – fino a Colonnetta, per poi svoltare in direzione Ospedaletto sulla statale 317. Un lungo serpente d'asfalto, tra panorami e curve che infilzano verdi boschi, attraverso cui si raggiunge prima Marsciano e poi nuovamente Perugia, per un veloce rientro in circuito.

LA MOTO DELL'ITINERARIO



YAMAHA MT-10

Splendide città d'arte, ma anche curve d'autore su cui dare libero sfogo alla propria voglia di sportività. Difficile, allora, pensare a qualcosa di meglio della Yamaha MT-10, hypernaked giapponese dalla spiccatissima personalità estetica e meccanica, che porta su strada tutto il bagaglio emozionale della "mangiacordoli" YZF-R1 da cui deriva.

Attenzione, però. Qui non si tratta della "solita" race replica a cui hanno tolto le carene. Bensì di una moto con una sua specifica personalità, che trasuda da ogni centimetro cubo del potente quattro cilindri crossplane da 165 CV: un "motorone" forte fin dai bassi, con un allungo potente e generoso, che è gioia motociclistica pura. Un concentrato di muscoli e performance reso "facile", godibile e confidente da una ciclistica rigorosissima e da un'elettronica allo stato dell'arte, che permette di "cambiare moto" in base alle esigenze, premendo semplicemente qualche pulsante: così, farla passare da teppistica regina dei monoruota, a infaticabile cacciatrice di curve, è davvero questione di un attimo. Prezzo a partire da 16.299 Euro.

MOTO SPRINT
www.motosprint.it

Direttore responsabile
FEDERICO PORROZZI
f.porrozzi@contieditore.it

Redazione
MIRCO MELLONI
m.melloni@motosprint.it

Segreteria di redazione
segreteria@contieditore.it

Collaborano
MIRKO COLOMBI (motogp), **GIANMARIA ROSATI** (sbk), **SERENA ZUNINO, GIOVANNI CORTINOVIS, ROBERTA BOGI PAGNINI, MARCO PEZZONI, ALESSANDRO DI MORO, CHRISTIAN CARAMIA, MATHIAS CANTARINI, JEFFREY ZANI, GIULIA TREVISAN, NICO CONDORELLI, FRANCESCO ALLEVATO, DIEGO D'ANDREA** (prodotto e turismo), **ALESSANDRO CODOGNESI** (prodotto), **MARCO CHILÀ, MASSIMO CLARKE** (tecnica), **STEFANO TAGLIONI, LORENZO RESTA** (cross), **DARIO AGRATI** (enduro), **ROBERTO TOMBA** (speedway), **CLAUDIO ORLANDANI** (supermoto), **CHRISTIAN VALERI** (trial), **EDOARDO BAUER** (rally), **GIORGIO SERRA** (vignettista).

Servizi fotografici
GORINI, PORROZZI, GP AGENCY, TAGLIONI, AGRATI, VALERI, FRATERNALI, AP LAPRESSE, DPPI, GETTY IMAGES.

Progetto grafico
STUDIO AKIMUDI

STADIO Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

Piazza Indipendenza 11/B - 00185 - Roma
Telefono: 0649921 - Fax: 064992690
Motosprint
Registrazione n. 13/2024 del 29.1.2024
presso il Tribunale di Roma
Abbonamenti
Direct Channel S.p.A. Via Mondadori, 1 - 20054 Milano.
Sito acquisto abbonamenti:
store.contieditore.it
Telefono: **06 4992 334** - da lunedì a venerdì ore 9-18
e-mail: **abbonamenticartacei@contieditore.it**
Prezzi abbonamenti:
Italia annuale **80,00 €** Estero annuale **80,00 € più spese di Spedizione**: Zona 1 **78,00€**; Resto del Mondo **130,00€**
Copie Arretrate disponibili dal 2021 in poi, al prezzo di copertina del numero richiesto più spese di spedizione con corriere espresso.
e-mail: arretrati@contieditore.it Telefono: **06 4992 347**

Stampa
Poligrafici il Borgo S.r.l. - via del Litografo, 6
40138 - Bologna - telefono 051-6034001
Distributore per l'Italia e l'estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l.
20090 Segrate

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero
SPORT NETWORK s.r.l.
www.sportnetwork.it
SPORT NETWORK
Uffici Milano: via Messina 38 -
20154 - Milano - telefono 02-349621 - fax 02-349.6450
Uffici Roma e sede legale: Piazza Indipendenza 11/b -
00185 - Roma - telefono 06-492461 - fax 06-49246401

FIEG PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

ACCERTAMENTI DIFFUSIONE STAMPA
Certificato ADS n. 8990 del 06/04/2022

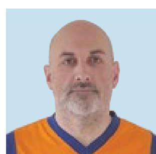
STADIO Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

auto · AUTO SPRINT · INMOTO · AM · GUERIN SPORTIVO

di Giovanni Cortinovis — giocortinovis@virgilio.it

JETT TORNA SULLA TERRA

A Sacramento si è fermata la striscia di successi di Lawrence nel National, vincitore delle prime 24 gare nella classe regina. Il record rimane a Carmichael



SI È FERMATA a 24 vittorie consecutive la serie di Jett Lawrence nella classe regina del National AMA. Dopo essersi aggiudicato (da rookie!) tutte le 22 manche del 2023, l'australiano ha conquistato le prime due gare stagionali, a Pala, in California, precedendo in un caso il fratello Hunter e nell'altro Chase Sexton. A Sacramento, l'1 giugno, sembrava pronto ad allungare la striscia, avendo chiuso le qualifiche davanti a tutti con sette decimi di vantaggio su Jason Anderson, nove su Justin Cooper e Sexton. E invece...

Hunter Lawrence si è preso l'holeshot in Gara 1 ma pochi metri dopo è stato infilato dal fratellino che però, quando era trascorso poco più di mezzo minuto, nel tentativo di eseguire un doppio salto è finito corto. Perso il contatto con le pedane della Honda, Jett è stato scaraventato a terra, rimediando una forte contusione alla coscia destra. Rialzatosi dopo una cinquantina di secondi al 40° e ultimo posto, ha impiegato sei giri per eseguire i primi sorpassi. Il campione uscente ha rimontato fino a concludere doppiato al 24° posto, senza intascare punti. Rilevata la leadership, l'altro Lawrence l'ha conservata fino al terzultimo giro quando Sexton gliel'ha sottratta, per poi precederlo di otto secondi.

Con 24 successi di fila nel Motocross a stelle e strisce, Jett ha eguagliato la terza miglior prestazione di tutti i tempi, firmata James Stewart con la Kawasaki nel 2008: quell'anno lo statunitense aveva disputato soltanto le prime due tappe del Supercross, giungendo secondo ad Anaheim per poi vincere a Phoenix, prima di patire un infortunio al ginocchio. Rientrò in gara il 25 maggio, a Glen Helen, primo round del Motocross, e vinse in scioltezza le due manche, precedendo sempre Mike Alessi. Stewart fece l'en plein, prendendosi tutte le 24 gare di quel campionato.



Meglio ha fatto solamente Ricky Carmichael, autore delle due migliori serie nel National: si prese il record mettendo in fila 30 successi nella classe regina dal 2001 – anno in cui vinse le ultime quattro manche a cui partecipò – al 2003, quando conquistò le prime due manche stagionali dopo aver realizzato la stagione perfetta nel 2002, con 24 trionfi. Non tutti però considerano questo filotto perché nel 2001, all'ultimo round a Delmont, Carmichael accantonò per una volta la 250 per tornare a correre con la 125 ma in Gara 1 fu terzo dietro Grant Langston e Mike Brown mentre si aggiudicò Gara 2. Colui che sarebbe stato soprannominato The GOAT (il più grande di tutti i tempi) voleva quella vittoria perché condivideva con Mark Barnett il record di successi nel National 125: 25 a testa, ma grazie alla combinazione del terzo e primo posto Ricky montò sul gradino più alto del podio, a quota 26. Un record poi crollato per mano dello stesso Stewart, spintosi fino a 28 successi nella serie cadetta del National. Lo stesso Carmichael ha migliorato il suo record nella classe regina del Motocross AMA, arrivando a 31 vittorie di fila: le ultime tre manche del 2003, tutte e 24 quelle dell'anno dopo e le prime quattro del 2005.

Tornando a quest'anno, persa l'imbattibilità e ancora a mezzo servizio per la caduta, Jett Lawrence non è riuscito a essere protagonista di Gara 2 a Sacramento, conclusa al 6° posto. A vincere, dopo una rimonta memorabile, è stato ancora Sexton, scivolato da solo dopo poche curve. Ripartito ultimo, era 25° al termine del primo giro: raggiunta la sesta posizione è sembrato plafonarsi ma dall'11° giro ha ripreso a scalare, fino a imporsi con un sorpasso all'ultimo giro su Aaron Plessinger.